

BAB II

PEMBAHASAN

A. Perjanjian

Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih¹⁰. Dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

Syarat-syarat diatas merupakan syarat subyektif dan obyektif. Apabila syarat subyektif tidak terpenuhi, maka salah satu pihak mempunyai hak untuk meminta supaya perjanjian itu dibatalkan. Sedangkan jika syarat obyektif tidak terpenuhi, maka salah satu pihak mempunyai hak untuk meminta supaya perjanjian itu batal demi hukum.

Berkaitan dengan pelaksanaan angkutan barang, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bekerja sama dengan perusahaan vendor atau sering disebut dengan ekspediter. Antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero), ekspediter, dan pengirim barang saling terikat dengan suatu perjanjian. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan ekspediter terikat dengan perjanjian

¹⁰ Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

pengangkutan. Sedangkan ekspediter dengan pengirim barang terikat dengan perjanjian ekspedisi.

Perjanjian pengangkutan maupun perjanjian ekspedisi dibuat berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Pihak-pihak yang ada dalam perjanjian tersebut bebas untuk menentukan isi dari perjanjian sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum. Karena didalam pasal 1337 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum.

A.1. Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan dalam pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata ialah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Dalam hal pengiriman barang, tentunya disertai dengan surat muatan sebagai bukti bagi penerima barang bahwa barang telah dikirim dan di dalam surat muatan tersebut terdapat kode barang untuk mengambil barang. Setelah barang telah sampai di tangan penerima barang, maka pihak pengangkut memintakan tanda tangan penerima barang sebagai tanda perjanjian telah sampai dan tanpa adanya kerusakan.

Surat muatan tersebut juga berfungsi sebagai alat bukti jika terjadi kerusakan barang saat pengiriman barang. Surat muatan tersebut digunakan untuk klaim ganti rugi terhadap pihak pengangkut.

Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang memaparkan surat muatan meliputi:

1. Nama dan berat atau ukuran barang-barang yang harus diangkut beserta merek-mereknya dan bilangannya.
2. Nama yang dikirim barang-barang itu.
3. Nama dan tempat tinggal pengangkut atau juragan kapal
4. Jumlah upah pengangkutan
5. Tanggal penandatanganan
6. Penandatanganan pengirim atau ekspediter

A.2. Perjanjian Ekspedisi

Terdapat perbedaan antara pengangkut dan ekspediter. Ekspediter hanya memberikan jasa dalam pengiriman barang saja dan pada hakikatnya hanya memberikan keperantaraan antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang tersebut¹¹. Ekspediter berfungsi sebagai pengantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim untuk mencari moda transportasi pengangkutan barang¹². Sedangkan pengertian pengangkut dalam pasal

¹¹ Adji, Sution Usman, 1990, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, hlm.70.

¹² Muhammad, Abdulkadir, 1990, *Hukum Perdata Indonesia*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 52.

466 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) ialah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan.

Pasal 87 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang memaparkan bahwa ekspediter harus menjamin pengiriman dengan rapi dan secepatnya atas barang-barang dagangan dan barang-barang yang telah diterimanya untuk itu, dengan mengindahkan segala sarana yang dapat diambilnya untuk menjamin pengiriman yang baik. Selanjutnya, dalam Pasal 88 Ekspediter harus menanggung kerusakan atau kehilangan barang-barang dagangan dan barang-barang sesudah pengirimannya yang disebabkan oleh kesalahan atau keteledorannya.

Perjanjian ekspedisi ialah perjanjian antara ekspediter dengan pengirim. Ekspediter mengikatkan diri kepada pengirim untuk mencari moda transportasi yang baik untuk mengangkut barangnya dan pengirim mengikatkan diri kepada perusahaan ekspedisi untuk membayar jasa pengiriman barang.

Unsur-unsur yang terdapat dalam pengertian perjanjian ekspedisi di atas adalah:

1. Ada pihak-pihak

Pihak-pihak yang ada di dalam perjanjian ekspedisi adalah ekspediter dan pengirim

2. Ada persetujuan diantara para pihak

Pihak-pihak yang ada di dalam perjanjian ekspedisi menyetujui dalam rangka pengiriman barang

3. Ada tujuan yang hendak dicapai

Tujuan pihak ekspediter dalam perjanjian ekspedisi adalah mendapatkan keuntungan dari pengiriman barang dan dikenal oleh masyarakat. Bagi pihak pengirim ialah barang yang dikirim melalui ekspediter tersebut selamat sampai diterima oleh penerima barang.

4. Ada prestasi yang dilaksanakan

Kewajiban ekspediter adalah mencari moda transportasi yang baik dalam rangka pengiriman barang. Hak ekspediter adalah menerima pembayaran jasa dalam rangka pengiriman barang. Kewajiban pengirim adalah membayar jasa pengiriman barang kepada ekspediter. Hak pengirim adalah mendapatkan angkutan yang baik untuk barang yang dikirim melalui ekspediter.

5. Ada bentuk perjanjian tertentu

Bentuk perjanjian ekspedisi yang banyak digunakan ialah bentuk perjanjian yang tertulis.

B. Hubungan Hukum Para Pihak

Hubungan hukum ialah hubungan antara dua atau lebih subjek hukum. Dalam hubungan hukum ini hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak yang lain¹³. Setiap hubungan hukum mempunyai dua segi: segi *bevoegheid* (kekuasaan/kewenangan atau hak) dengan lawannya *plicht* atau kewajiban. Kewenangan yang diberikan oleh hukum kepada subjek hukum (orang atau badan hukum) dinamakan hak¹⁴.

Hubungan hukum memiliki 3 unsur, yaitu¹⁵:

1. Adanya orang-orang yang hak/kewajiban saling berhadapan
2. Adanya objek yang berlaku berdasarkan hak dan kewajiban
3. Adanya hubungan antara pemilik hak dan pengemban kewajiban atau adanya hubungan atas obyek yang bersangkutan.

Terkait dengan penelitian ini, hubungan hukum yang dimaksud adalah hubungan hukum antara PT. Kereta Api Indonesia dengan perusahaan ekspedisi dan hubungan hukum antara perusahaan ekspedisi dengan pengirim barang.

B.1. Hubungan Hukum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Perusahaan Ekspedisi

Pengertian pengangkut dalam pasal 466 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) ialah orang yang mengikatkan diri untuk

¹³ R. Soeroso, 2011, *Pengantar Ilmu Hukum*, Penerbit Sinar Grafika, Jakarta, hlm.269.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid*, hlm. 271

menyelenggarakan pengangkutan. Pengangkut disini yang dimaksud adalah PT. Kereta Api Indonesia karena sebagai alat pengangkut barang.

B.2. Hubungan Hukum Perusahaan Ekspedisi dengan Pengirim Barang

Ekspediter memberikan jasa dalam pengiriman barang saja dan pada hakikatnya hanya memberikan keperantaraan antara pihak yang hendak mengirimkan barang dan pihak yang mengangkut barang tersebut¹⁶. Ekspediter berfungsi sebagai pengantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim untuk mencari moda transportasi pengangkutan barang¹⁷. Ekspediter mengikatkan diri kepada pengirim untuk mencari moda transportasi yang baik untuk mengangkut barangnya dan pengirim mengikatkan diri kepada perusahaan ekspedisi untuk membayar jasa pengiriman barang.

Ekspediter mengikatkan diri kepada pengirim untuk mencari moda transportasi yang baik untuk mengangkut barangnya dan pengirim mengikatkan diri kepada perusahaan ekspedisi untuk membayar jasa pengiriman barang.

¹⁶ Adji, Sution Usman, 1990, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, hlm.70.

¹⁷ Muhammad, Abdulkadir, 1990, *Hukum Perdata Indonesia*, Penerbit Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 52.

C. Bentuk Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap Kerusakan Barang akibat Kecelakaan Kereta Api

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang selanjutnya disingkat sebagai KAI atau “Perseroan” adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia¹⁸. KAI pada awalnya hanya melaksanakan kegiatan usaha layanan jasa perkeretaapian, namun seiring dengan dinamika dunia usaha dan berkembangnya tuntutan pasar, KAI saat ini juga melaksanakan kegiatan usaha penunjang lainnya dengan memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya. Sumber daya yang dimilikinya yaitu meliputi antara lain pengelolaan properti yang terkait dengan jasa kereta api, pariwisata berbasis kereta api, restoran di kereta api (*on train services*) dan di stasiun, termasuk jasa catering dan distribusi logistik. Dalam menjalankan bisnisnya, KAI terus berupaya menerapkan standar terbaik di bidangnya berdasarkan sistem manajemen yang berlaku¹⁹.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan perusahaan yang bergerak dibidang pengangkutan, khususnya pengangkutan dengan moda kereta api. Setiap perusahaan tentu memiliki visi dan misi, begitu juga dengan PT. Kereta Api Indonesia. Visi PT. Kereta Api Indonesia adalah menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan pelanggan dan memenuhi harapan *stakeholders*. Misi PT. Kereta Api

¹⁸ https://kai.id/media/document/company_profile_2016.pdf , hlm.7.

¹⁹ [http://kip.kereta-api.co.id/page/Profil%20Perusahaan%20PT.%20Kereta%20Api%20Indonesia%20\(Persero\)/16](http://kip.kereta-api.co.id/page/Profil%20Perusahaan%20PT.%20Kereta%20Api%20Indonesia%20(Persero)/16)
diakses 11 September 2017

Indonesia (Persero) adalah menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama: keselamatan, ketepatan waktu, pelayanan, dan kenyamanan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, 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.

Kereta api menurut jenisnya terdiri dari²⁰:

- 1) Kereta api kecepatan normal;
- 2) Kereta api kecepatan tinggi;
- 3) Kereta api monorel;
- 4) Kereta api motor induksi linear;
- 5) Kereta api gerak udara;
- 6) Kereta api levitasi magnetik;
- 7) Trem; dan
- 8) Kereta gantung.

Angkutan barang dengan kereta api pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menggunakan gerbong. Ada beberapa jenis gerbong yang digunakan, yaitu:

²⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang diterbitkan dalam bentuk buku, 2010, Penerbit CV Karya Gemilang, Jakarta, hlm. 4.

- a. Barang umum
- b. Barang khusus
- c. Bahan berbahaya dan beracun
- d. Limbah bahan berbahaya dan beracun.

Pelayanan jasa angkutan barang di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dibagi menjadi beberapa macam, yaitu²¹:

- a. Peti kemas, *refrigerated containers, standard containers, hard-top containers, open-top containers, flatracks, platforms, ventilated containers, bulk containers, tank containers.*
- b. Barang curah cair, seperti bahan bakar minyak (BBM), CPO, bahan kimia cair yang tidak korosif, minyak goreng, air mineral, bahan dasar gula pasir.
- c. Barang curah, seperti batubara, pasir, semen, gula pasir, pupuk, beras, kricak, asfalt, klinker.
- d. Barang retail, seperti barang elektronik, hasil produksi pabrik yang sudah terpaket, barang kiriman hantara, barang potongan.
- e. Barang *packaging*, seperti semen, pupuk, gula pasir, beras, paletisasi.

Angkutan barang dengan kereta api lebih lanjut diatur dalam Pasal 139-146 Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007. Dalam Pasal 139 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007, mengatur mengenai barang yang dimaksud adalah:

²¹ Hasil wawancara dengan tim angkutan barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta dan dilengkapi https://kai.id/corporate/freight_services/0 diakses tanggal 7 Desember 2017.

1. Barang umum

Di dalam Penjelasan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 dituliskan bahwa barang umum ini cukup jelas.

2. Barang khusus

Yang dimaksud dengan “barang khusus” adalah bahan atau benda yang sifat atau bentuknya harus diperlakukan secara khusus, antara lain²²:

- a. Muatan barang curah, misalnya semen curah dan batubara;
- b. Muatan barang cair, misalnya BBM dan bahan dasar gula pasir;
- c. Muatan yang diletakkan di atas palet;
- d. Muatan kaca lembaran;
- e. Pengangkutan barang yang memerlukan fasilitas pendingin;
- f. Pengangkutan tumbuh-tumbuhan dan hewan hidup; dan
- g. Pengangkutan kendaraan.

3. Bahan berbahaya dan beracun

Yang dimaksud dengan “bahan berbahaya dan beracun” adalah setiap bahan atau benda yang karena sifat dan ciri khasnya dapat membahayakan

²² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang dicetak dalam bentuk buku, 2010, Penerbit Indonesia Legal Center Publishing, Jakarta, hlm. 84.

keselamatan, kesehatan manusia, makhluk hidup lainnya, dan ketertiban umum²³.

4. Limbah bahan berbahaya dan beracun

Yang dimaksud dengan “limbah bahan berbahaya dan beracun” adalah sisa suatu usaha dan/atau kegiatan yang mengandung bahan berbahaya dan/atau beracun yang karena sifat dan/atau konsentrasinya dan/atau jumlahnya, baik secara langsung maupun tidak langsung, dapat mencemarkan dan/atau merusakkan lingkungan hidup, dan/atau dapat membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, kelangsungan hidup manusia, dan makhluk hidup lain²⁴.

Kecelakaan adalah peristiwa benturan atau sentuhan dengan benda keras, benda cair, gas, serta api yang datangnya dari luar terhadap tertanggung yang tidak disengaja dan tidak diduga sebelumnya yang menyebabkan tertanggung menderita cedera jasmani atau cedera dalam tubuh yang sifat dan tempatnya dapat ditentukan secara ilmu pengetahuan²⁵.

Kecelakaan (*accident*) adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah; yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak; terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan; karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Marwan, M & Jimmy P, 2009, *Kamus Hukum Dictionary of Law Complete Edition*, Penerbit Reality Publisher, Surabaya, hlm. 336.

sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pihak pengangkut²⁶. Unsur-unsur yang dapat diperoleh dari konsep diatas ialah:

1. Kejadian atau musibah
2. Tidak dikehendaki oleh pihak-pihak
3. Terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan
4. Karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut
5. Menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencaharian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pihak pengangkut.

Berbagai konsep tanggungugat keperdataan dalam sistem hukum Eropa Kontinental. Sehubungan dengan tanggungugat mengenai kerugian yang diperbuat terhadap orang lain dibedakan 3 (tiga) golongan tanggungugat menurut Nieuwenhuis²⁷:

1. *Schuldaansprakelijkheid* (tanggungugat berdasarkan kesalahan), yang berarti penggugat wajib membuktikan kesalahan tergugat²⁸. Konsep ini tertuang dalam Pasal 1365 BW tentang perbuatan melawan hukum dan mengandung persamaan dengan pasal 1401

²⁶ Muhammad, Prof. Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 225.

²⁷ Rangkuti, Siti Sundari, 2000, *Hukum Lingkungan dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Airlangga University Press, Surabaya, hlm. 297.

²⁸ *Ibid.*

BW Belanda yang dalam proses pembaruan, yaitu **artikel**

6.3.1.1. BW Belanda yang baru (NBW)²⁹.

2. *Schuldaansprakelijkheid met omkering van de bewijslast* (tanggungugat berdasarkan kesalahan dengan beban pembuktian terbalik)³⁰. Penggugat tidak perlu membuktikan bahwa tergugat tidak cukup berhati-hati, dan tergugat untuk menghindari adanya tanggungugat, maka wajib membuktikan bahwa ia cukup berupaya untuk berhati-hati, sehingga tidak dapat dipersalahkan³¹. Konsep tanggungugat ini tertuang dalam Pasal 1367 ayat (2) jo ayat (5) BW tentang tanggungugat orang tua dan wali³²;
3. *Risico-aansprakelijkheid* (tanggungugat berdasarkan risiko). Konsep ini masuk jenis ke-2 dari *verscheppe aansprakelijkheid* (tanggungugat yang dipertajam)³³. Jenis tanggungugat ini tertuang dalam Pasal 1367 ayat (3) BW tentang tanggungugat majikan dan Pasal 1369 BW tentang tanggungugat pemilik gedung³⁴.

Konsep “tanggung jawab” menjadi dasar penyelesaian ganti kerugian³⁵. Konsep ini menjelaskan bahwa perbuatan mana yang

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Muhammad, Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 37.

dirumuskan dalam masalah sebagai batas tanggung jawab pengangkut. Dalam hal ini perbuatan kelalaian pengangkut mengakibatkan kerugian bagi pemilik barang yang barangnya diangkut.

Prinsip tentang tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting dalam hukum perlindungan konsumen³⁶. Dalam kasus-kasus pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait³⁷. Secara umum, prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut³⁸:

- 1) Kesalahan (*liability based on fault*)
- 2) Praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*);
- 3) Praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of nonliability*);
- 4) Tanggung jawab mutlak (*strict liability*); [sic: seharusnya, tanggung jawab *strict*, penulis]
- 5) Pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).

Tiga prinsip tanggung jawab pengangkutan dalam hukum pengangkutan yaitu:

- 1) Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*fault liability*)

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus

³⁶ Kristiyanti, Celina Tri Siwi, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 92.

³⁷ Shidarta, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Grasindo, Jakarta, hlm. 59.

³⁸ *Op.cit.*

bertanggung jawab membayar ganti kerugian atas segala kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya. Pihak yang menderita kerugian harus membuktikan kesalahan pengangkut itu³⁹. Sebagaimana terdapat di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu pada Pasal 1365, dimana pasal tersebut menyatakan bahwa “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.”⁴⁰

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

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya⁴¹. Prinsip ini menjelaskan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggung jawab (*presumption of liability principle*), sampai dia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah, jadi beban pembuktian adalah terdapat pada pihak tergugat, dan hal tersebut sering dikenal dengan istilah beban pembuktian terbalik⁴². Pada dasarnya di dalam prinsip beban pembuktian terbalik ini,

³⁹ Muhammad, Abdulkadir, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 27.

⁴⁰ Dewi, S.H., Eli Wuria, 2015, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm.72.

⁴¹ Muhammad, Abdulkadir *Op.Cit.*, hlm. 28

⁴² Dewi, S.H., Eli Wuria, *Op.Cit.*, hlm. 74.

seseorang akan dianggap bersalah sampai dengan yang bersangkutan dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah⁴³

3) Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut⁴⁴.

Prinsip tanggung jawab *strict* (*strict liability*) sering diidentikkan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Dalam tanggung jawab *strict*, suatu perusahaan atau perorangan diwajibkan untuk memikul tanggung jawab atas kerugian yang ada yang tidak dihubungkan dengan apa kesalahannya. Ia diwajibkan memikul segala kerugian, walaupun telah bertindak secara hati-hati. Sedangkan dalam tanggung jawab absolut, suatu perusahaan atau perorangan diwajibkan untuk memikul tanggung jawab tetapi sesuai dengan yang nyata dialami.

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, pada saat barang tiba di tempat tujuan, PT. Kereta Api Indonesia segera memberi tahu kepada penerima bahwa barang telah tiba dan dapat segera diambil⁴⁵.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bertanggung jawab terhadap:

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ Muhammad, Abdulkadir, *Op.Cit.*, hlm. 28.

⁴⁵ Muhammad, Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 149.

- 1) Penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api⁴⁶.
- 2) Atas kerugian yang diderita oleh pengirim karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api⁴⁷.

Perusahaan Jasa Pengangkut Barang untuk menghindari ganti kerugian, jika dapat membuktikan bahwa rusaknya barang yang diangkut tersebut merupakan suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah/dihindari (*overmacht*) atau kesalahan pengirim. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen juga memberikan perlindungan kepada Pengirim selaku pemilik barang jika terjadi kerugian yang ditimbulkan dalam pelaksanaan kewajiban Perusahaan Jasa Pengangkutan, yaitu sebagaimana tercantum dalam Pasal 19 ayat 1, “Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.”

Mengenai tanggung jawab pengangkut kereta api terhadap penumpang dapat diuraikan sebagai berikut⁴⁸:

1. Pengangkut kereta api, berdasarkan perjanjian pengangkutan, bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ H.M.N. Purwosutjipto, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan*, Buku Ketiga, Penerbit Djambatan, Jakarta, hlm. 76.

penumpang dalam jangka waktu pengangkutan, kecuali kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi di luar kesalahannya dan di luar perbuatan buruhnya;

2. Gangguan teknis, terlambat berangkat atau terlambat datang, tidak menimbulkan hak ganti kerugian;
3. Penumpang yang terlambat masuk kereta api, tidak mempunyai hak untuk mendapat ganti harga karcis,
4. Penumpang tidak berhak untuk mendapat kembali harga karcis, bila dia salah masuk ke dalam kereta api yang lain.

Penyelenggaraan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Penyelenggaraan kereta api dibagi menjadi 2 (dua), yaitu penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan penyelenggaraan sarana. Pertama, Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian meliputi penyelenggaraan jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api. Penyelenggara prasarana perkeretaapian tersebut dapat berbentuk badan usaha yaitu dapat berupa BUMN, BUMD, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk itu atau dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dalam hal tidak ada badan usaha yang mau menyelenggarakan prasarana tersebut⁴⁹.

⁴⁹ Martono, Prof. DR. H.K., SH., LLM & Eka Budi Tjahjono, SH., MH., 2011, *Asuransi Transportasi Darat-Laut-Udara*, Penerbit CV. Mandar Maju, Bandung, hlm. 117.

Kedua, penyelenggaraan sarana perkeretaapian meliputi penyelenggaraan sarana perkeretaapian atau kendaraan yang dapat bergerak di rel. Penyelenggara sarana perkeretaapian tersebut dapat berbentuk badan usaha yaitu dapat berupa BUMN, BUMD, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk itu atau dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah dalam hal tidak ada badan usaha yang mau menyelenggarakan prasarana tersebut⁵⁰.

Pasal 87 ayat (1) berbunyi:

“Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.”

Pasal 87 ayat (5) berbunyi:

“Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.”

Pasal 87 ayat (1) tersebut diatas digunakan jika ada kecelakaan yang diakibatkan dari pengoperasian prasarana perkeretaapian, maka pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga untuk membayar biaya ganti rugi yang diderita oleh orang tersebut. Dalam hal penggantian ganti rugi, pada Pasal 87 ayat (5) menggunakan prinsip *absolute liability*. Maksud prinsip ini, pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian memberikan ganti rugi sesuai dengan kerugian yang dialami secara nyata.

⁵⁰ *Ibid.*

Pasal 145 ayat (3) berbunyi :

“Dalam hal barang yang diangkut rusak, salah kirim, atau hilang akibat kelalaian penyelenggara sarana perkeretaapian, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengganti segala kerugian yang ditimbulkan.”

Pasal ini mengatur bahwa jika barang yang diangkut rusak, salah, kirim, atau hilang akibat kelalaian penyelenggara sarana perkeretaapian, maka penyelenggara tersebut wajib mengganti segala kerugian yang ditimbulkan. Prinsip yang digunakan dalam pasal ini adalah *strict liability*, karena terdapat kewajiban mengganti kerugian jika barang yang diangkut rusak, salah kirim, atau hilang.

Pasal 158 ayat (1) berbunyi :

“Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.”

Pasal 158 ayat (2) berbunyi:

“Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diterima oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima.”

Pasal 158 ayat (3) berbunyi:

“Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan.”

Prinsip yang ada di dalam Pasal 158 adalah *absolute liability*.

Ketika suatu barang hilang, rusak, atau musnah karena pengoperasian prasarana perkeretaapian, maka pihak prasarana perkeretaapian

memberikan ganti rugi berdasarkan kerugian yang dialami. Artinya, terdapat batas-batas tertentu dalam hal penggantian ganti rugi.

Pasal 159 ayat (1) berbunyi:

“Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.”

Prinsip yang digunakan dalam Pasal 159 adalah prinsip *third liability*. Beban pembuktian ada pada pihak ketiga yang mengalami kerugian. Sehingga, penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab sampai pihak ketiga dapat membuktikannya.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Pasal 167 menyatakan bahwa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga untuk menanggung apabila terjadi kerugian akibat kecelakaan yang disebabkan kecelakaan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Tanggung jawab penyelenggara prasarana tersebut didasarkan perjanjian kerja sama antara penyelenggara prasarana perkeretaapian dengan penyelenggara sarana perkeretaapian.

D. Upaya Hukum yang Dapat Ditempuh bagi Pengirim Barang yang Mengalami Kerugian

Penyelesaian sengketa konsumen tersebut dapat ditempuh melalui dua upaya hukum yaitu penyelesaian sengketa yang dilakukan melalui

Pengadilan (litigasi), maupun penyelesaian sengketa di luar pengadilan (non litigasi)⁵¹. Dalam Pasal 145 ayat (2) Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen, Penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa. Penyelesaian sengketa konsumen melalui litigasi atau pengadilan ini biasanya jarang dipilih oleh pihak yang bersengketa, dikarenakan proses penyelesaian sengketannya yang cenderung menghabiskan biaya yang tidak sedikit, dan penyelesaian sengketa melalui litigasi ini juga memakan waktu yang cukup lama⁵².

Tujuan penyelesaian sengketa di luar pengadilan selanjutnya diatur dalam Pasal 47 Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen, Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen.

Jika dalam penyelesaian sengketanya konsumen telah memilih untuk menggunakan cara yang diluar pengadilan dan para pihak telah sepakat untuk menggunakan cara tersebut maka hal tersebut tidak menjadikan kedua pihak kehilangan hak dari masing-masing pihak untuk dapat mengajukan sengketa yang terjadi ke pengadilan⁵³. Dengan demikian

⁵¹ Dewi, S.H., Eli Wuria, 2015, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm. 133.

⁵² *Ibid.*, hlm. 134

⁵³ *Ibid.*, hlm. 137

dapat diartikan bahwa penyelesaian sengketa konsumen yang terjadi antara pelaku usaha dan konsumen tersebut, tetap dapat diselesaikan melalui pengadilan apabila kedua belah pihak gagal menyelesaikan sengketa mereka yang telah dilakukan di luar pengadilan⁵⁴.

Ketika suatu kereta api mengalami kecelakaan, perusahaan pengangkutan wajib memberikan asuransi bagi barang yang diangkut dengan kereta api. Dalam hal ini, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) membantu mengurus klaim asuransi karena kewajiban memberikan asuransi dialihkan kepada pihak ketiga, yaitu perusahaan asuransi. Klaim (*claim*) dalam pengertian asuransi adalah tuntutan atau pengajuan permintaan pembayaran ganti rugi dari pihak tertanggung kepada pihak penanggung yang timbul dari hubungan perjanjian asuransi antara tertanggung dan penanggung⁵⁵. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menggunakan pihak asuransi untuk melindungi barang yang diangkut bila terjadi kerusakan didalam perjalanan angkutan⁵⁶. Jika pemilik barang menginginkan asuransi yang *full coverage*, maka pemilik barang dapat bekerjasama langsung dengan pihak asuransi.

Banyak masyarakat Indonesia yang kurang berminat untuk mengasuransikan barang yang hendak diangkut karena banyaknya isu bahwa ketika akan melakukan klaim asuransi, prosedurnya rumit, berbelit, dan memakan waktu yang cukup panjang. Dokumen-dokumen diperlukan

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Op.cit.* hlm. 94.

⁵⁶ <https://cargo.kai.id/faq> diakses tanggal 7 Desember 2017

untuk melakukan klaim asuransi, tergantung pada ketentuan yang ada pada perusahaan asuransi. Akan tetapi secara umum, dokumen pendukung klaim yang dibutuhkan untuk penyelesaian klaim biasanya terdiri atas⁵⁷:

1. Polis asli, dan apabila polis belum diterbitkan, maka cukup dengan *fixture note*;
2. Laporan kejadian yang risikonya dijamin oleh polis yang bersangkutan dan biasanya dalam polis menyebutkan, laporan kejadian diterima paling lambat 3 (tiga) hari setelah kejadian. Laporan ini dapat disampaikan melalui broker asuransi, agen, atau langsung kepada perusahaan asuransi. Dalam laporan agar disebutkan nama tertanggung, tanggal, waktu, tempat, dan sebab kejadian secara jelas dan terperinci;
3. Perkiraan nilai kerugian yang diderita dapat dilengkapi dengan foto dan sketsa barang-barang yang rusak sebagai akibat langsung maupun tidak langsung dari kejadian tersebut;
4. Apabila tidak dapat membuat sendiri laporan terperinci, dapat ditunjuk *surveyor* independen dan dimintakan persetujuan perusahaan asuransi. Apabila perusahaan asuransi yang menunjuk *surveyor* independen, maka diminta kepada surveyor untuk melakukan survei dan memberi hasilnya beserta faktur kepada pihak tertanggung. Perusahaan asuransi akan menerima dokumen ini dalam bentuk salinan (fotokopi);

⁵⁷ *Op.cit.* hlm. 95.

5. Bukti-bukti pengeluaran biaya yang langsung berkenaan dengan kejadian tersebut. Biaya yang timbul untuk mencegah agar kerusakan tidak meluas, termasuk faktor dari *surveyor* independen termasuk sebagai biaya tambahan yang dapat diminta penggantian kerugiannya kepada pihak perusahaan asuransi;
6. Khusus terhadap asuransi kerugian yang menanggung hilang/rusaknya properti, maka penyelesaian pembayaran klaim dapat segera diminta jika tertanggung sudah melengkapi dokumen pendukung tersebut.

