

**TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KAI
DALAM PENGIRIMAN BARANG MUATAN BERDASAR
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007
TENTANG PERKERETAAPIAN**



**Penulisan Hukum
(Skripsi)**

**Disusun dan Diajukan untuk
Melengkapi Persyaratan Guna Meraih Derajat Sarjana dalam Ilmu Hukum
pada Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta**

Oleh :

HENRY CAHYA SUGIARTO

E 0005178

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS SEBELAS MARET
SURAKARTA**

2009

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Penulisan Hukum (Skripsi)

**TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KAI
DALAM PENGIRIMAN BARANG MUATAN BERDASAR
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007
TENTANG PERKERETAAPIAN**

Disusun oleh :

HENRY CAHYA SUGIARTO

NIM. E 0005178

**Disetujui Untuk Dipertahankan Dihadapan Dewan Penguji Penulisan
Hukum (Skripsi) Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta**

Surakarta, 30 November 2009

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Al.Sentot S, S.H. ,M.Hum.

NIP. 19591127 198601 1 004

Pujivono, S.H. ,M.Hum.

NIP. 19791014 200312 1 001

PENGESAHAN PENGUJI
Penulisan Hukum (Skripsi)
TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KAI
DALAM PENGIRIMAN BARANG MUATAN BERDASAR
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007
TENTANG PERKERETAAPIAN

Disusun oleh :

HENRY CAHYA SUGIARTO

NIM. E 0005178

Telah diterima dan disahkan oleh Tim Penguji Penulisan Hukum (Skripsi)
Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 16 Desember 2009

TIM PENGUJI

1. Anjar Sri CN, S.H. ,M.Hum (.....)
NIP. 19730122 199802 2 001
Ketua
2. Al.Sentot S, S.H. ,M.Hum (.....)
NIP. 19591127 198601 1 004
Sekretaris
3. Pujiyono, S.H. ,M.Hum (.....)
NIP. 19791014 200312 1 001
Anggota

Mengetahui

Dekan,

Mohammad Jamin, S.H, M.Hum.

NIP.19610930 198601 1 001

PERNYATAAN

Nama : HENRY CAHYA SUGIARTO

NIM : E 0005178

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa penulisan hukum (skripsi) berjudul : **TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KAI DALAM PENGIRIMAN BARANG MUATAN BERDASAR UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN** adalah betul-betul karya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya dalam penulisan hukum (skripsi) ini diberi tanda *citasi* dan ditunjukkan dalam daftar pustaka. Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan penulisan hukum (skripsi) dan gelar yang saya peroleh dari penulisan hukum (skripsi) ini.

Surakarta, 30 November 2009
yang membuat pernyataan

HENRY CAHYA SUGIARTO

NIM. E 0005178

ABSTRAK

Henry Cahya Sugiarto, 2009. **“TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KAI DALAM PENGIRIMAN BARANG MUATAN BERDASAR UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN”**. Penulisan Hukum (Skripsi), Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan mengetahui mengenai risiko keperdataan PT Kereta Api Indonesia dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dan untuk mengetahui tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007.

Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif yang bersifat preskriptif. Jenis data yang dipakai dalam penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian, serta sumber lain yang berupa buku-buku dan bahan-bahan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Teknik pengumpulan data yang dipergunakan adalah studi pustaka. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan konsep (*conceptual approach*). Analisis data menggunakan analisis data kualitatif, teknik analisis data ini dilakukan melalui logika deduktif, yaitu suatu logika dalam penelitian yang digunakan untuk menarik kesimpulan dari hal yang bersifat umum menjadi kasus yang bersifat individual.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan diperoleh hasil bahwa risiko keperdataan dalam pengangkutan barang muatan dengan kereta api adalah : musnahnya barang, rusaknya barang baik sebagian atau seluruhnya, keterlambatan pengiriman barang. Menurut ayat (2) Pasal 158 Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia dimulai pada saat barang-barang telah diterima untuk diangkut sampai diserahkan kembali kepada pihak penerima. Dalam ayat (3) Pasal 145 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dalam hal barang yang diangkut rusak, salah kirim, atau hilang akibat kelalaian penyelenggara sarana perkeretaapian, PT Kereta Api Indonesia wajib mengganti segala kerugian yang ditimbulkan.

Saran yang dapat diberikan sebaiknya Menteri Perhubungan membuat ketentuan yang berkaitan dengan masalah ganti kerugian yang bertujuan untuk melengkapi ayat (3) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang dibuat dalam bentuk Permenhub, sehingga ganti rugi juga mencakup biaya dan rugi bunga yang layak yang harus diterima, dan membuat ketentuan untuk melengkapi Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang dibuat dalam bentuk Permenhub, agar diatur secara rinci tentang serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan dilakukan berdasar perjanjian.

ABSTRACT

Henry Cahya Sugiarto, 2009. **“CIVIL RESPONSIBILITY OF PT KAI IN CARGO CONSIGNMENT BASED ON LAW OF NUMBER 23 IN THE YEAR OF 2007 ABOUT TRAIN”**. Law script writing (Scription), Law Faculty of Sebelas Maret University Surakarta.

This research aims to examine and to know regarding the risk of PT Kereta Api Indonesia`s civil responsibility in cargo consignment based on law of number 23 in the year 2007 and to know civil responsibility of PT Kereta Api Indonesia in cargo consignment service based on law of number 23 in the year of 2007.

This kind of research is inclusive in normative law research which is prescriptive. Kind of used data in this research is secondary data which consist of the Basic Constitution of Republic of Indonesia in the year of 1945, civil law code, Commercial law code, the rule number 2 in the year of 1992 regarding Insurance Business, law number 8 in the year of 1981 regarding Criminal Law, The law of number 23 in the year 2007 regarding train business, Government regulation of number 56 in the year of 2009 regarding management train business, Government regulation number 73 in the year of 1992 the holding of insurance business, and also other resources which alike books and materials which relate to the researched issues. Data collecting technique which is used in this research is bibliotheca study. The used approach is conceptual approach. Qualitative Data analysis is used for data analysis. It is perceived trough deductive logic from general to specific, that is a logical thinking in research which is used for making conclusion from general issues toward individual issues

Based on the research which has been done, it is gained the result that the risk of data base in cargo consignment by the train are: good disappeared, the good damage both partly and totally, lateness of good consignment. According to article number 158, paragraph (2) of law number 23 in the year of 2007, the responsibility of good consignment of PT Kereta Api Indonesia is that after accepting goods which will be consigned up to it is accepted by receiver party, or the third party and the own sender. In the paragraph of (3), article 145 of the law number 23 in the year 2007 regarding the damage in cargo consignment process, false delivering, or missing as a cause of careless of the party which hold train transportation tool, PT Kereta Api Indonesia is obligated to change all of the raised disadvantages.

Suggestions which can be given is that it is better if the transportation minister make a rule concerning with compensation against cargo consignment aims to complete paragraph (3), article 158 of law number 23 in the year of 2007, which is made in the form of transportation minister regulation, so that compensation consist of suitable cost and interest which will be accepted, and make regulation for completing article number 1320 of the civil law code, which is made in the form of Transportation minister regulation, in order to be regulated in details regarding to a set of offering and receiving acts which is done based on contract.

MOTTO

Diberkatilah orang yang mengandalkan Tuhan, yang menaruh harapannya pada Tuhan. Ia akan seperti pohon yang ditanam di tepi air, yang merambatkan akar-akarnya ke tepi batang air, dan yang tidak mengalami datangnya panas terik, yang daunnya tetap hijau, yang tidak kuatir dalam tahun kering, dan yang tidak berhenti menghasilkan buah.

- Yeremia 17 :7-8 -

Berikan semua orang telinga Anda, tetapi berikan sedikit orang suara Anda.

- Shakespeare -

Lakukanlah kebaikan dalam kehidupan, karena kebaikan akan mendatangkan suatu kebahagiaan.

- Penulis -

Kemudahan dan kejujuran bukan suatu kemenangan.

Karena kemudahan adalah sebuah awal dari kesulitan, hambatan, dan rintangan dalam menemukan kunci keberhasilan yang sempurna.

- Penulis -

Janganlah terbuai dengan mimpi-mimpi indah yang melengkapi khayalan, namun bergegaslah bangun tuk wujudkan mimpi-mimpi itu menjadi sebuah kenyataan.

- Penulis -

Manusia ibarat sebutir mutiara.

Mutiara apabila berada dalam tumpukan pasir, maka akan lebih mudah untuk ditemukan karena sinar kemilaunya.

Manusia diantara orang-orang di sekitarnya, akan terkelupas kemelutnya dan lebih dihargai karena kelebihan yang berbeda diantara yang lain.

- Penulis -

PERSEMBAHAN

Karya kecil ini Penulis persembahkan kepada :

- *Tuhan Yang Maha Esa, Pencipta Takhta Langit dan Bumi, yang senantiasa memberikan warna-warni alur kehidupan pada umat-Nya;*
- *Bapak & ibu, serta Nenek yang telah memberi semangat, doa, kasih, sayang, serta kehangatan dalam perjalanan Penulis;*
- *Adik2ku Yudha, Benaya yang selalu memberikan semangat serta candaan yang hangat bagi Penulis;*
- *Sahabat-sahabatku Pekik, Kentung, Heri Widi, Heri Wagiman, Roni, Nanang, Uciel, Ayu, Fendra, Daniel, Pandu, kru magang Pengadilan Negeri Sragen ;*
- *Semua pihak yang telah membantu penulis selama studi di fak hukum UNS yang tidak dpt penulis sebutkan satu persatu, terima kasih;*
- *Almamaterku, Universitas Sebelas Maret Surakarta*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunia-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan hukum ini dengan judul “TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KAI DALAM PENGIRIMAN BARANG MUATAN BERDASAR UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN”. Penulisan hukum ini merupakan syarat untuk memperoleh derajat sarjana dalam Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta.

Penulis menyadari bahwa terselesaikannya laporan penulisan hukum atau skripsi ini tidak lepas dari bantuan serta dukungan, baik materil maupun moril yang diberikan oleh berbagai pihak. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini dengan rendah hati Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada :

1. Bapak Moh Jamin, S.H., M.Hum. selaku Dekan Fakultas Hukum UNS yang telah memberi izin dan kesempatan kepada Penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
2. Ibu Ambar Budi S, S.H.,M.H selaku Ketua Bagian Hukum Perdata yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini.
3. Bapak Pujiono, S.H,M.H selaku Pembimbing Akademik Penulis yang telah memberi bimbingan dan semangat selama penulis menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum UNS.
4. Bapak Albertus Sentot S, S.H, M.Hum dan Bapak Pujiono, S.H,M.H sebagai dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk membimbing Penulis dan memberikan banyak masukan serta saran demi kemajuan Penulis dan sempurnanya penulisan.
5. Segenap Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta yang telah memberikan ilmu pengetahuan kepada Penulis sehingga dapat dijadikan bekal dalam penulisan skripsi ini dan semoga dapat Penulis amalkan dalam kehidupan masa depan nantinya.

6. Segenap Staff Perpustakaan Fakultas Hukum dan Perpustakaan Universitas Sebelas Maret atas bantuannya yang memudahkan Penulis mencari bahan-bahan referensi untuk penulisan penelitian ini.
7. Kedua orang tuaku yang aku sayangi (Yakobus & Elly), adik-adik (Yudha & Benaya), serta Nenek di rumah yang selalu menyayangi dan memberikan semangat kepada Penulis dalam menjalani hidup.
8. Sahabat-sahabat penulis selama menempuh perkuliahan di Fakultas Hukum UNS, Roni, Heri Widi, Heri Wagiman, Pekik, Kentung, Fendra, Pandu, Daniel terima kasih atas semua bantuan tanpa pamrih dan sumbangan pemikirannya.
9. Shela, yang selalu memberi semangat, dukungan dan segalanya tanpa henti dan telah banyak membantuku. Semoga doa kita berdua terkabul. Amien.
10. Teman-teman FH angkatan'05 yang selama ini telah bersama-sama membawa nama besar Almamater tercinta dengan segala suka dan duka.
11. Pihak-pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam bantuannya baik dorongan moril dan sebagainya, terima kasih atas bantuannya.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan hukum ini masih sangat jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu dengan lapang dada seluruh saran dan kritikan yang bersifat membangun akan Penulis terima.

Demikian mudah-mudahan penulisan hukum ini dapat memberikan manfaat kepada kita semua, terutama untuk penulisan, akademisi, praktisi serta masyarakat umum.

Surakarta, 30 November 2009

Penulis

HENRY CAHYA SUGIARTO

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN PENGUJI	iii
PERNYATAAN.....	iv
ABSTRAK	v
HALAMAN MOTTO	vii
HALAMAN PERSEMBAHAN	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian.....	7
E. Metode Penelitian.....	8
F. Sistematika Penulisan Hukum.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	14
A. Kerangka Teori	14
1. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan.....	14
a. Pengertian Pengangkutan.....	14
b. Fungsi Pengangkutan.....	16
c. Jenis-Jenis Pengangkutan.....	16
d. Terjadinya Pengangkutan.....	17
e. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pihak-Pihak dalam Pengangkutan.....	19

2. Tinjauan Umum Tentang Kereta api Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007	23
a. Pengertian Tentang Kereta Api.....	23
b. Jenis-Jenis Kereta Api.....	24
c. Usaha-Usaha PT Kereta Api Indonesia dalam Memperlancar Pengangkutan.....	25
d. Lahirnya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007.....	26
3. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Dengan Kereta Api	28
a. Pengertian Pengangkutan Dengan Kereta Api.....	28
b. Pengangkutan Barang Dengan Kereta Api.....	29
c. Tinjauan Tentang Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.....	32
4. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Keperdataan.	39
a. Pengertian Tanggung Jawab.....	39
b. Pengertian Keperdataan atau Perdata.....	40
c. Pengertian Tanggung Jawab Keperdataan.....	40
5. Tinjauan Umum Tentang Risiko Keperdataan.....	41
a. Pengertian Risiko.....	41
b. Pengertian Risiko Keperdataan.....	42
B. Kerangka Pemikiran.....	43
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	46
A. Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia Jika Terjadi Wanprestasi Dalam Pengiriman Barang Muatan Berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007.....	46
B. Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia Jika Terjadi Risiko Dalam Pengiriman Barang Muatan Berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007.....	57

BAB IV PENUTUP	64
A. Simpulan	64
B. Saran.....	66

DAFTAR PUSTAKA



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kerangka Pemikiran.....	45
-----------------------------------	----



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah negara yang memiliki jumlah penduduk yang cukup padat yang terfokus pada Pulau Jawa. Transportasi merupakan salah satu sarana yang sangat vital yang dapat mendukung aktivitas dan mobilitas penduduk, selain itu transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa dan hal ini tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah, karena pengangkutan merupakan salah satu sarana pendukung pembangunan yang sedang dilaksanakan oleh Bangsa Indonesia, dengan adanya pengangkutan berarti memberikan nilai lebih pada suatu barang dan/atau jasa. Barang dan/atau jasa dari satu tempat akan lebih besar nilainya bila berada di tempat yang membutuhkan barang dan/atau jasa tersebut (<http://library@lib.unair.ac.id>).

Kemajuan bidang pengangkutan akan menunjang pembangunan di berbagai sektor. Di sektor perhubungan, pengangkutan akan memperlancar arus manusia, barang, jasa dan informasi ke seluruh tanah air, di sektor pariwisata, pengangkutan memungkinkan para wisatawan menjangkau obyek wisata yang berarti pemasukan bagi daerah dan itu berarti meningkatkan devisa negara, di sektor perdagangan, pengangkutan mempercepat pengangkutan dan penyebaran barang kebutuhan sehari-hari dan kebutuhan barang pembangunan ke seluruh tanah air, di sektor pendidikan, menunjang penyebaran sarana pendidikan dan tenaga pendidik ke seluruh daerah dan mobilitas kependidikan serta kepengajaran dan akan menunjang pada sektor-sektor lain (Abdul Kadir Muhammad, 1991:1).

Sejalan dengan perkembangan teknologi yang semakin meningkat dan sekaligus dapat mempengaruhi perkembangan ekonomi yang ada, maka pengadaan sarana-sarana angkutan sangat penting. Hal tersebut memerlukan

adanya sarana angkutan yang nantinya dapat berfungsi sebagai alat untuk memindahkan sesuatu ke tempat lain.

Prasarana perhubungan yang cepat, aman dan murah merupakan suatu pendukung untuk memperlancar suatu proses pembangunan. Pengangkutan merupakan salah satu unsur yang memegang arti penting terhadap kelancaran pembangunan yang sedang dilaksanakan di Indonesia.

Perdagangan atau perniagaan pada umumnya adalah pekerjaan membeli dengan suatu surat tertentu atau pada suatu waktu dan menjual barang itu di tempat lain atau pada waktu yang berikut dengan maksud memperoleh keuntungan (C.S.T Kansil dan Christine S.T. Kansil, 2002:15). Dalam dunia perdagangan, pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain bukanlah suatu hal yang baru. Hal ini sering dilakukan oleh produsen barang untuk menyalurkan atau mendistribusikan barang yang dihasilkan agar dapat dinikmati tidak hanya di tempat di mana barang tersebut diproduksi, tetapi juga dapat dinikmati oleh masyarakat yang berada jauh dari tempat produksi, selain itu baik produsen maupun konsumen selalu berusaha untuk memilih sesuatu hal yang menguntungkan dalam pengiriman suatu barang. Produsen menghendaki biaya yang murah serta daya muat yang besar dan lebih efisien waktu. Produsen maupun konsumen mengharapkan pengiriman barang dengan faktor risiko yang dapat ditekan sekecil mungkin sehingga keuntungan yang diharapkan dapat diperoleh.

Salah satu alternatif pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain adalah melalui pengangkutan darat. Angkutan darat itu sendiri dapat dilakukan dengan kendaraan bermotor ataupun dengan kereta api. Pengangkutan dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan jalan raya. Padatnya jalur jalan raya dari hari ke hari, ditambah rawannya kondisi di jalan seperti banyaknya perampokan dan penjarahan menyebabkan orang memilih menggunakan jasa kereta api yang memiliki jalur sendiri.

Kereta api merupakan salah satu angkutan umum yang menjadi andalan masyarakat Indonesia, karena kereta api merupakan salah satu moda angkutan darat yang memiliki banyak kelebihan jika dibandingkan dengan jenis angkutan moda lainnya. Salah satu keunggulan dari kereta api yaitu dapat mengangkut banyak orang dalam sekali perjalanan atau bersifat massal, irit bahan bakar, efisien, hemat pemakaian lahan, ramah lingkungan dan relatif aman jika dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya, serta adaptif terhadap perkembangan teknologi, selain itu kereta api mampu mengangkut barang dan/atau penumpang dalam jumlah yang besar. Keunggulan lain kereta api sebagai alat angkutan di darat dirasakan betul oleh masyarakat, karena kereta api merupakan sarana transportasi yang sangat efisien, selain biaya yang relatif murah juga merupakan alat transportasi yang cepat, dengan memiliki berbagai keunggulan tersebut sudah saatnya kereta api menjadi pilihan utama dalam mengatasi kemacetan di jalan raya, terutama di kota-kota besar di Indonesia serta menjadi angkutan utama di Indonesia (<http://haribogel.blogspot.com/2009/02/kereta-api.html>).

Pengangkutan barang-barang dengan kereta api seringkali tidak sampai sehingga dapat mengakibatkan kerugian (<http://library@lib.unair.ac.id>). Dalam keadaan seperti inilah penerima barang dapat menuntut ganti kerugian kepada PT Kereta Api Indonesia, terkecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian yang diderita tersebut atas kesalahan pengirim yang tidak mau mentaati peraturan-peraturan dari PT Kereta Api Indonesia, cacat yang telah melekat pada barang itu sendiri atau dalam keadaan memaksa.

Pengangkut harus bertanggung jawab terhadap muatannya sampai ke tempat tujuan dalam keadaan utuh dan lengkap. Dalam usahanya untuk menampung muatan barang-barang maka PT Kereta Api Indonesia harus mampu menyediakan fasilitas yang baik, selain mengatur suatu barang yang baik untuk disimpan selama belum diambil oleh pemiliknya maupun pada saat menunggu pemuatannya dalam kereta api. Kereta api di samping sebagai alat

pengangkut (transportasi) kereta api mempunyai arti penting untuk memindahkan barang-barang dan/atau orang ke tempat lain, juga mempunyai arti penting dalam meningkatkan daya guna, manfaat dan nilai suatu barang, disamping itu juga memegang peranan penting sebagai penunjang program pemerintah dalam mewujudkan suatu masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, diperlukan suatu sarana dan prasarana yang memadai supaya tujuan yang dicita-citakan dapat tercapai.

Tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia dimulai pada saat barang-barang telah diterima untuk diangkut sampai diserahkan kembali kepada pihak penerima atau bisa juga pihak ketiga maupun pihak pengirim itu sendiri, tentu saja dalam hal penyerahan ini harus terjadi pada waktu yang telah ditentukan, dan keadaan barang-barang dalam keadaan utuh dan lengkap, dengan kata lain tidak kurang dan tidak rusak, kecuali dalam penyerahan tersebut terdapat suatu halangan, maka pihak PT Kereta Api Indonesia dapat dibebaskan dari prestasi tersebut. Beban pengangkut perlu adanya suatu pembatasan yang berupa pengurangan atau peniadaan tanggung jawab asal tidak bertentangan dengan hukum yang berlaku dan Undang-Undang serta ada kesepakatan dari kedua belah pihak serta terlepas dari kesengajaan dan ketidakjujuran dari pengangkut.

Keadaan demikian dapat dilihat terhadap barang-barang yang dilarang untuk diangkut dengan kereta api, atau dapat diangkut tetapi harus memperhatikan syarat-syarat tertentu, tetapi tetap diserahkan untuk diangkut dengan nama tidak benar, atau dengan menunjukkan barang-barang yang kurang seksama atau pengirim tidak mengindahkan tindakan-tindakan yang diharuskan, maka PT Kereta Api Indonesia dapat dibebaskan dari tanggung jawab tersebut.

Apabila terjadi kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian

angkutan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang (ayat (1) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007). Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diterima oleh penyelenggara sarana perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima, tetapi ayat (4) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 menjelaskan bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat angkutan barang.

Pertanggungjawaban meliputi kerusakan sebagian atau seluruhnya, kehilangan sebagian atau seluruhnya atau keterlambatan penyerahan barang-barang muatan tersebut, apabila hal ini tidak dipenuhi maka berdasarkan Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, maka pihak PT Kereta Api Indonesia dapat dituntut membayar sejumlah ganti kerugian. Hal ini sesuai dengan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata bahwa setiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian pada orang lain diwajibkan oleh karena kesalahannya menyebabkan kerugian harus mengganti kerugian tersebut (Subekti 1996:346). Campur tangan pemerintah dalam kegiatan pengangkutan barang dengan kereta api melalui Peraturan Perundang-undangan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 sebagai pengganti dari Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian.

Berdasarkan wacana di atas, penulis membuat penulisan hukum dalam bentuk skripsi dengan judul : **“TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KAI DALAM PENGIRIMAN BARANG MUATAN BERDASAR UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN.”**

B. Perumusan Masalah

Dalam suatu penelitian sangat diperlukan adanya perumusan masalah untuk mengidentifikasi persoalan yang akan diteliti dan mengarahkan peneliti sesuai tujuan penelitian. Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi wanprestasi dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 ?
2. Bagaimana tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi risiko dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 ?

C. Tujuan Penelitian

Dalam suatu penelitian harus memiliki pasti terdapat tujuan yang jelas dan pasti. Tujuan penelitian ini adalah untuk memberi arah dalam melangkah sesuai dengan maksud penelitian.

Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Obyektif :

Tujuan Obyektif merupakan tujuan untuk memperoleh data dalam rangka mengetahui jawaban permasalahan, sedangkan tujuan dari penelitian ini sendiri adalah :

- a. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi wanprestasi dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007;
- b. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi risiko PT Kereta Api Indonesia dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

2. Tujuan Subyektif :

Tujuan subyektif merupakan motif subyektif penyusunan penelitian. Tujuan dari penelitian ini antara lain sebagai berikut :

- a. Untuk memperoleh bahan-bahan yang berasal dari Undang-Undang, buku-buku, atau referensi lainnya sebagai bahan penulisan hukum guna memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar kesarjanaan dalam bidang Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta;
- b. Untuk menambah pengetahuan dan pemahaman penulis dalam bidang Hukum Perdata khususnya dalam bidang pengangkutan barang dengan kereta api;
- c. Untuk meningkatkan pemahaman tentang berbagai teori yang diperoleh penulis selama kuliah.

D. Manfaat Penelitian

Tiap penelitian harus diyakini kegunaannya bagi pemecahan masalah yang diselidiki baik untuk diri penulis maupun bagi orang lain. Adapun manfaat yang didapat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis:
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan Ilmu Hukum, khususnya bagi pengembangan Hukum Dagang dan Hukum Perdata di bidang pengangkutan mengenai tanggung jawab pengangkut (PT Kereta Api Indonesia) jika terjadi wanprestasi maupun risiko dalam pengiriman barang muatan;
 - b. Sebagai bahan masukan untuk pengkajian dan penulisan karya ilmiah di bidang Ilmu Hukum.
2. Manfaat Praktis
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu dan memberi masukan serta tambahan pengetahuan mengenai tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan barang muatan;

- b. Sebagai bahan masukan informasi pada instansi terkait dan pihak-pihak yang membutuhkan pengangkutan barang melalui kereta api yang diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk lebih menyempurnakan dalam proses penyelesaian jika terjadi keterlambatan, kehilangan atau kerusakan barang dalam pengiriman barang sesuai perjanjian yang disepakati;
- c. Dapat memberikan masukan bagi PT Kereta Api Indonesia untuk menata dan mengambil kebijaksanaan dalam proses penyelesaian terhadap permasalahan yang timbul dalam pengangkutan barang dengan kereta api agar lebih efektif.

E. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi, yang dilakukan secara metodologis, sistematis dan konsisten. Metodologis berarti sesuai dengan metode atau cara tertentu; sistematis adalah berdasarkan suatu sistem, sedangkan konsisten berarti tidak adanya hal-hal yang bertentangan dalam suatu kerangka tertentu (Soerjono Soekanto, 2006:42).

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini termasuk penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan. Disebut penelitian hukum doktrinal karena penelitian ini dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum yang lain, sedangkan disebut sebagai penelitian kepustakaan disebabkan penelitian dalam penelitian ini lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan.

2. Sifat Penelitian

Preskriptif, di mana memberikan preskripsi mengenai apa yang seharusnya merupakan hal yang esensial dari penelitian hukum, yaitu suatu

penelitian hukum ditujukan untuk mendapatkan saran-saran mengenai apa yang harus dilakukan untuk mengatasi suatu permasalahan (Soerjono Soekanto, 2006:10). Hal ini baik untuk keperluan praktek maupun untuk penulisan akademis, preskripsi yang diberikan menentukan nilai penelitian tersebut, maka langkah terakhir dari suatu penelitian yaitu memberikan preskripsi berupa rekomendasi yang didasarkan pada kesimpulan yang telah diambil. Berpegang pada karakteristik Ilmu Hukum sebagai ilmu terapan, preskripsi yang diberikan di dalam kegiatan penelitian hukum harus dapat atau setidaknya mungkin untuk diterapkan.

3. Pendekatan penelitian

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan, di mana dengan pendekatan tersebut peneliti akan mendapat pengetahuan tentang hukum secara mendalam dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pada penelitian ini digunakan pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), dengan menelaah semua legislasi dan regulasi yang bersangkutan dengan isu hukum yang sedang diteliti, sehingga dalam metode pendekatan Perundang-undangan ini diperlukan mengenai hierarki dan asas-asas dalam Peraturan Perundang-undangan.

Penelitian hukum dengan pendekatan Perundang-undangan selain harus mengkaji bentuk peraturan Perundang-undangan juga harus melihat materi muatannya, sehingga diperlukan telah mengenai dasar antologis lahirnya Undang-Undang tersebut dan juga ratio legisnya, serta memahami kandungan filosofi yang ada di belakang Undang-Undang yang merupakan produk wakil rakyat.

4. Jenis Data

Dalam penelitian ini menggunakan data sekunder, karena penelitian yang dilakukan penulis termasuk penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan, maka data yang dipergunakan adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak

langsung dari sumber pertama, antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, buku harian dan sebagainya.

5. Sumber data

Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan data yang bersumber dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat : Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia baik sebelum perubahan maupun sesudah perubahan, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian, Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer : hasil-hasil penelitian, buku-buku, artikel majalah dan koran, pendapat pakar hukum maupun makalah-makalah yang berhubungan dengan topik penulisan ini.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum penunjang yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan sekunder Kamus Istilah Aneka Hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia dan Kamus Umum Bahasa Indonesia.

6. Teknik Pengumpulan Data

Karena penelitian ini adalah penelitian normatif, maka dalam pengumpulan datanya dilakukan dengan studi kepustakaan/studi dokumen. Tehnik ini merupakan cara pengumpulan data dengan membaca, mempelajari, mengkaji dan menganalisis serta membuat catatan dari buku literatur, Peraturan Perundang-undangan, dokumen dan hal-hal lain yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

7. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan tehnik analisis data dengan logika deduktif. Menurut Johny Ibrahim yang mengutip pendapatnya Benard Arief Shiharta, logika deduktif merupakan suatu teknik untuk menarik kesimpulan dari hal yang bersifat umum menjadi kasus yang bersifat individual (Johny Ibrahim, 2006:249), sedangkan Peter Mahmud Marzuki yang mengutip pendapatnya Philipus M. Hadjon menjelaskan metode deduksi sebagaimana silogisme yang diajarkan oleh Aristoteles, penggunaan metode deduksi berpangkal dari pengajuan premis major (pernyataan bersifat umum). Kemudian diajukan premis minor (bersifat khusus), dari kedua premis itu kemudian ditarik suatu kesimpulan atau *Conclusion* (Peter Mahmud Marzuki, 2007:47), jadi yang dimaksud dengan pengolahan bahan hukum dengan cara deduktif adalah menjelaskan sesuatu dari hal-hal yang sifatnya umum, selanjutnya menarik kesimpulan dari hal itu yang sifatnya lebih khusus.

Dalam penelitian ini, data yang diperoleh dengan melakukan inventarisasi sekaligus mengkaji dari penelitian studi kepustakaan, Peraturan Perundang-undangan beserta dokumen-dokumen yang dapat membantu menafsirkan norma tersebut dalam mengumpulkan data, kemudian data itu diolah dan dianalisis untuk menjawab permasalahan yang diteliti. Tahap terakhir adalah menarik kesimpulan dari data yang telah diolah, sehingga pada akhirnya dapat diketahui tanggung jawab pengangkut (PT Kereta Api Indonesia) apabila terjadi kerusakan barang yang diangkut, keterlambatan pengiriman barang sesuai perjanjian yang disepakati, maupun musnahnya barang muatan serta dapat mengetahui usaha-usaha apakah yang dapat ditempuh oleh PT Kereta Api Indonesia dalam kegiatan pengangkutan barang dengan kereta api berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007.

F. Sistematika Penulisan Hukum

Untuk mendapatkan gambaran secara menyeluruh dari penulisan hukum yang disusun, maka penulis menyusun suatu sistematika penulisan hukum sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab I ini diuraikan mengenai pendahuluan dari penelitian ini yang terdiri dari latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian dan kerangka penelitian hukum.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab II ini, penulis membagi menjadi dua kategori, yaitu kerangka teori dan kerangka pemikiran. Kerangka teori berisi: pertama; Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan yang meliputi Pengertian Pengangkutan, Fungsi Pengangkutan, Jenis-Jenis Pengangkutan, Terjadinya Pengangkutan, Kewajiban dan Tanggung Jawab Pihak-Pihak dalam Pengangkutan. Kedua; Tinjauan Umum Tentang Kereta Api berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, yang meliputi Pengertian tentang Kereta Api, Jenis-Jenis Kereta Api, Usaha-Usaha PT Kereta Api Indonesia dalam Memperlancar Pengangkutan, Lahirnya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007. Ketiga; Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan dengan Kereta Api, yang meliputi Pengertian Pengangkutan dengan Kereta Api, Pengangkutan Barang dengan Kereta Api, serta Tinjauan Tentang Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Keempat; Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Keperdataan, yang meliputi Pengertian Tanggung Jawab, Pengertian Perdata atau Keperdataan, Pengertian Tanggung Jawab Keperdataan, dan Kelima; Tinjauan Umum Tentang Risiko Keperdataan, yang meliputi Pengertian Risiko

dan Pengertian Risiko Keperdataan. Kerangka pemikiran berisi : kerangka atau landasan yang penulis gunakan dalam penulisan hukum ini.

BAB III : PEMBAHASAN

Dalam Bab III ini penulis akan menguraikan tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi wanprestasi dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dan tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi risiko dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 ?

BAB IV : PENUTUP

Dalam bab IV sebagai penutup, penulis akan menyajikan simpulan berdasarkan analisis data sebagai jawaban permasalahan yang telah dirumuskan serta saran-saran yang dapat peneliti berikan atas permasalahan yang peneliti teliti.

DAFTAR PUSTAKA

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kerangka Teori

1. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan

a. Pengertian Pengangkutan

Pengangkutan dalam kehidupan berbangsa dan bernegara memiliki peranan yang sangat penting, sebab kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat pada umumnya akan menjadi lebih lancar dengan terselenggaranya pengangkutan yang baik. Pengangkutan sangat penting bagi semua aspek kehidupan sehingga untuk menjamin kelancarannya perlu disediakan fasilitas yang memadai dan cukup. Kemajuan dan kelancaran pengangkutan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan ke seluruh pelosok tanah air, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan (Abdul Kadir Muhammad, 1998:8).

Istilah Hukum Pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat kita tunjuk sebagai keseluruhannya peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata; Kitab Undang-undang Hukum Dagang). Berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu tempat ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan (Sution Usman Adji dkk 1990:5).

Setelah diketahui pentingnya sarana pengangkutan, maka perlu diketahui pula pengertian dari pengangkutan itu sendiri. Pengangkutan oleh para sarjana memiliki pengertian sebagai berikut:

- 1) Menurut Sution Usman Adji, dkk (1990:1) pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang karena perpindahan yang mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi;
- 2) Menurut H.M.N Purwosutjipto (1995:2) pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan;
- 3) Menurut Soegijatna Tjakranegara (1995:1) pengangkutan adalah kegiatan dari transportasi memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan atau pengiriman barang-barangnya.

Pengertian atau definisi pengangkutan menurut para ahli di atas bermacam-macam, tetapi pada intinya pengertian atau definisi pengangkutan memiliki pengertian yang sama, yaitu bahwa pengangkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan tujuan untuk meningkatkan daya guna atau nilai, selain itu dari definisi pengangkutan tersebut juga mengandung berbagai aspek pengangkutan sebagai berikut :

- 1) Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan, biasanya pelaku ini berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, manusia pribadi seperti buruh pengangkutan di pelabuhan.
- 2) Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat Undang-Undang, seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, dan lain-lain.
- 3) Barang atau penumpang, yaitu muatan yang diangkut. Barang muatan yang diangkut adalah barang perdagangan yang sah

menurut Undang-Undang, dalam pengertian barang termasuk juga hewan.

- 4) Perbuatan, yaitu kegiatan dengan tujuan untuk mengangkut barang atau penumpang dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat.

b. Fungsi Pengangkutan

Peran pengangkutan bagi perkembangan perdagangan dan dibidang usaha lainnya sangatlah vital, oleh karena itu pengangkutan bagi perkembangan suatu negara sangat diperlukan. Menurut Purwosutjipto, fungsi pengangkutan adalah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain untuk meningkatkan daya guna dan nilai merupakan tujuan pengangkutan, yang berarti bila daya guna dan nilai di tempat baru itu tidak naik maka pengangkutan tidak perlu diadakan, sebab merupakan suatu perbuatan yang merugikan bagi pedagang itu sendiri (H.M.N Purwosutjipto, 1995:1).

c. Jenis-jenis pengangkutan

Pentingnya pengangkutan bagi perpindahan barang dan/atau orang tidak hanya mendukung dalam hal sebagai pelengkap sarana fisik saja akan tetapi juga dapat berperan sebagai penentu harga barang yang berada di pasar, oleh karena itu pengangkutan dapat dibedakan dalam beberapa jenis angkutan yaitu :

- 1) Pengangkutan yang dilakukan melalui darat (termasuk perairan darat atau pedalaman);
- 2) Pengangkutan yang diselenggarakan melalui laut (pengangkutan antar pulau dan pengangkutan ke luar negeri);
- 3) Pengangkutan yang dilakukan melalui udara.

d. Terjadinya Pengangkutan

Terjadinya pengangkutan diawali dengan suatu perjanjian, di mana fungsi suatu kontrak atau perjanjian dalam suatu kegiatan bisnis adalah untuk mengamankan transaksi. Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, mengartikan perjanjian, bahwa : "suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih". Hubungan yang terjadi antara penyelenggara angkutan kereta api dengan konsumen kereta api merupakan hubungan hukum yang ada karena adanya perjanjian, yang dinamakan perjanjian pengangkutan. Tidak dapat disangkal bahwa hubungan bisnis dimulai dari suatu kontrak, tanpa adanya kontrak tidak mungkin hubungan bisnis dilakukan (H.R. Daeng Naja, 2008:84).

Perjanjian selalu berhubungan dengan perikatan, di mana perikatan itu dilahirkan dari suatu perjanjian, dengan adanya perjanjian akan muncul sebuah perikatan atau hubungan hukum. Hal ini akan menimbulkan hak dan kewajiban pada masing-masing pihak yang membuat perjanjian (Yunirman Rijan dan Ira Koesoemawati, 2009:6).

Perikatan sendiri mempunyai arti : suatu hubungan hukum antara dua belah pihak atau lebih, di mana pihak yang satu mempunyai kewajiban memenuhi sesuatu yang menjadi hak pihak lain (pihak yang berkewajiban itu dinamakan juga pihak berhutang atau debitur, sedangkan pihak yang mempunyai hak itu disebut juga pihak penagih atau kreditur), dapat juga diartikan dalam setiap perikatan akan timbul hak dan kewajiban pada dua sisi, maksudnya pada satu pihak ada hak untuk menuntut sesuatu dan di pihak lain menjadi kewajiban untuk memenuhinya, sesuatu itu adalah prestasi yang merupakan hubungan hukum yang apabila tidak dipenuhi dapat dipaksakan bahkan melalui hakim (Titik Triwulan Tutik, 2008:8).

Perjanjian dengan perkataan lain dapat diartikan sebagai sumber, bahkan sumber utama dari perikatan, di samping itu masih ada sumber-sumber lain yang juga bisa melahirkan perikatan, secara tepatnya dapat dirumuskan bahwa perikatan itu dilahirkan dari : perjanjian, Undang-Undang dan hukum tidak tertulis (H. Mashudi dan Moch Childir Ali, 2001:19).

Perikatan dan perjanjian mempunyai ciri-ciri yang sama namun ada perbedaan, perbedaannya bahwa perikatan adalah suatu pengertian abstrak, sedangkan perjanjian adalah suatu hal konkrit maksudnya kita tidak dapat melihat suatu perikatan, hanya dapat membayangkan dalam pikiran kita, tetapi kita dapat melihat atau membaca perjanjian (Djaja S. Meliala, 2008:81).

Mengenai bagaimana terjadinya pengangkutan diatur dalam Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang bunyinya sebagai berikut:

Surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dengan pengangkut atau juragan kapal, dan meliputi selain apa yang menjadi persetujuan antara pihak-pihak yang bersangkutan, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutan dan penggantian kerugian dalam hal keterlambatan dan seterusnya.

Menurut uraian di atas, maka jelas bahwa surat muatan atau surat angkutan barang itu merupakan perjanjian antara pengirim dengan pengangkut, di mana yang dimaksud surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan dan surat angkutan ini dapat dimiliki setelah biaya angkutan dibayar lunas (Abdul Kadir Muhammad, 1998:97).

Berdasarkan Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, perjanjian pengangkutan itu harus tertulis, di mana yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah : suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa barang atau orang

dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi untuk membayar ongkosnya (C.S.T Kansil dan Christine S.T. Kansil ,2001:342).

Menurut rumusan dari Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang itu, maka dapat diambil sebuah kesimpulan bahwa tanpa surat muatan atau surat angkutan barang itu berarti tidak ada perjanjian pengangkutan. Apabila surat muatan atau surat angkutan barang itu sudah diterima oleh pengangkut beserta barang-barangnya, dan pengangkut menaruh tanda tangan beserta cap jabatannya dalam surat muatan atau surat angkutan barang itu, maka surat muatan atau surat angkutan barang itu sekarang merupakan tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan (H.M.N Purwosutjipto, 1994:21).

Mengacu pada uraian di atas, maka dapat dikatakan bahwa surat muatan atau surat angkutan barang itu merupakan tanda bukti (ayat (3) Pasal 141 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007), bukan merupakan unsur perjanjian pengangkutan yang dapat berakibat bila surat muatan atau surat angkutan barang tersebut tidak ada, maka perjanjian pengangkutan tidak ada karena untuk adanya perjanjian pengangkutan cukup apabila ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan.

e. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pihak-Pihak dalam Pengangkutan

1) Kewajiban Pihak-Pihak dalam Pengangkutan

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa dalam perjanjian pengangkutan itu terdiri dari dua pihak yaitu pengirim atau ekspediter dan pengangkut. Kewajiban pengangkut adalah mengangkut atau menyelenggarakan angkutan barang dan atau orang dari tempat pemuatan sampai dengan tempat tujuan dengan selamat, agar barang muatan itu dapat diserahkan kepada penerima

dengan lengkap dan utuh, tidak rusak atau kurang, maupun tidak terlambat. Hal ini sesuai dengan ayat (1) dan (3) Pasal 1235 jo Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Pasal 1235 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyebutkan bahwa dalam tiap-tiap perikatan untuk memberikan sesuatu adalah termaktub kewajiban si berhutang untuk menyerahkan kebendaan yang bersangkutan dan merawatnya sebagai seorang bapak rumah yang baik, sampai pada saat penyerahan (Subekti, 1996:323).

Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyebutkan bahwa persetujuan yang dibuat secara sah itu berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya dan harus dilaksanakan dengan itikad baik. Sebagai kontraprestasi penerima berkewajiban untuk membayar uang angkutan sebagaimana disebut dalam Pasal 491 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan bahwa setelah penyerahan barang-barang muatan di tempat tujuan, maka penerima harus membayar biaya angkutannya dan apa yang selanjutnya harus dibayar sesuai dengan dokumen perjanjian pengangkutannya, serta ongkos-ongkos lain yang telah diperjanjikan, tentang uang angkutan dapat diperjanjikan misalnya, dibayar lebih dahulu oleh pengirim sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

2) Tanggung Jawab Pihak-Pihak dalam Pengangkutan

Dalam praktek pengangkutan barang yang mempunyai atau bertanggung jawab terhadap barang-barang yang menjadi obyek pengangkutan pada umumnya adalah pengangkut, maka di sini hanya akan diuraikan tentang tanggung jawab dari pengangkut saja.

Dalam hukum pengangkutan khususnya dalam pengangkutan di darat, ada tiga prinsip tanggung jawab pengangkut yaitu:

a) Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan

Menurut prinsip ini setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan bertanggung jawab membayar ganti kerugian yang timbul akibat dari kesalahannya itu. Beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan. Prinsip itu adalah yang umum berlaku seperti yang diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang perbuatan melanggar hukum.

b) Prinsip Tanggung Jawab Berdasar Praduga

Menurut prinsip ini pengangkut dianggap bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, tetapi bila pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, maka dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian, yang dimaksud "tidak bersalah" adalah tidak melakukan kesalahan, telah melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan ini cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut.

c) Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Menurut prinsip ini pengangkut harus bertanggung jawab membayar ganti kerugian terhadap setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakan tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Pengangkut tidak mungkin untuk membebaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan

kerugian itu. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian tentang kesalahan, atau dapat dikatakan bahwa setiap kerugian atau kerusakan pada barang yang ditimbulkan karena pengangkutan, oleh undang-undang dianggap sebagai akibat dari kelalaian pihak pengangkut, yang memberikan haknya pada si pengirim barang untuk menuntut penggantian kerugian (Subekti, 1995:72).

Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dengan selamat. Apabila barang-barang itu diangkut dengan tidak selamat, maka hal tersebut menjadi tanggung jawab pengangkut. Ketidakselamatan itu dapat terjadi dalam dua hal, yaitu barang itu tidak ada atau musnah yang mungkin disebabkan karena terbakar, tenggelam, dicuri orang, atau barang-barang itu ada dan sampai di tempat tujuan tetapi dalam keadaan rusak baik itu sebagian atau seluruhnya sehingga tidak dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut dapat dibebaskan dari kewajiban penggantian kerugian terhadap barang-barang yang musnah atau rusak, jika kerugian itu timbul karena beberapa sebab, antara lain :

- (1) Keadaan memaksa (*overmacht* atau *force majeure*);
- (2) Cacat pada barang itu sendiri;
- (3) Kesalahan atau kelalaian si pengirim atau si ekspediter (Pasal 91 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang);
- (4) Keterlambatan datangnya barang di tempat tujuan yang disebabkan karena keadaan memaksa seperti diatur dalam Pasal 92 KUH Dagang, dalam pasal ini barang tidak rusak atau musnah.

Berdasarkan pada prinsip tanggung jawab yang tertulis di atas, maka pengangkutan di Indonesia khususnya pengangkutan di darat menganut prinsip tanggung jawab praduga. Undang-undang pengangkutan di Indonesia mewajibkan pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya dan dia dapat dibebaskan dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

2. Tinjauan Umum Tentang Kereta Api Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

a. Pengertian Tentang Kereta Api

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi yang lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional. Perkeretaapian mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan mempunyai keunggulan tersendiri sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai pendorong, penunjang dan penggerak pembangunan nasional.

Menurut ayat (2) Pasal 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 disebutkan bahwa 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, sedangkan menurut Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 pengertian 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. Menurut dua pengertian kereta api tersebut dapat dipahami bahwa yang dimaksud kereta api adalah suatu alat angkut atau kendaraan umum dengan tenaga gerak yang dijalankan dengan

merangkaikan pada kendaraan lain dan/atau berjalan dengan sendirinya serta menggunakan satu jalur perjalanan yaitu rel.

Kereta api sebagai salah satu jenis alat angkutan umum, khususnya alat angkut di darat mempunyai peranan yang sangat besar. Hal ini dapat diketahui dari kemampuan alat angkut ini dalam menjalankan kegiatannya, kereta api ternyata mampu mengangkut barang dan/atau dalam jumlah yang besar. Keunggulan lain kereta api sebagai alat angkutan di darat dirasakan betul oleh masyarakat, karena kereta api merupakan sarana transportasi yang sangat efisien, selain biaya yang relatif murah juga merupakan alat transportasi yang cepat.

b. Jenis-Jenis Kereta Api

Kereta api terdiri dari bermacam-macam jenis, berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 menurut jenisnya kereta api dibagi menjadi :

- 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;
- 8) Kereta gantung.

Menurut fungsinya kereta api terdiri dari :

- 1) Perkeretaapian umum yang terdiri dari perkeretaapian perkotaan dan perkeretaapian antar kota;

2) Perkeretaapian khusus hanya digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.

c. Usaha-Usaha PT Kereta Api Indonesia dalam Memperlancar Pengangkutan

Pengangkutan dengan kereta api sering terjadi gangguan atau hambatan, agar pengangkutan dengan kereta api dapat berjalan dengan lancar maka sarana dan prasarana kereta api yang dioperasikan diwajibkan untuk mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan, yang dimaksudkan di sini adalah bahwa kondisi sarana dan prasarana kereta api ini harus siap pakai dan secara teknis layak untuk dioperasikan, agar tujuan penyelenggaraan perkeretaapian berdasar ayat (1) Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, yaitu untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, teratur dan efisien dapat terwujud, maka untuk memenuhi hal tersebut terhadap setiap sarana dan prasarana kereta api dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Penyelenggara sarana dan prasarana perkeretaapian wajib merawat sarana dan prasarana perkeretaapian agar tetap layak operasi. Untuk perawatan sarana perkeretaapian meliputi :

- 1) Perawatan berkala;
- 2) Perbaikan untuk mengembalikan fungsinya.

Untuk perawatan sarana perkeretaapian wajib :

- 1) Memenuhi standar perawatan sarana perkeretaapian (sistem, prosedur, dan tolak ukur perawatan prasarana perkeretaapian yang ditetapkan oleh Pemerintah sesuai dengan jenisnya);
- 2) Dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang sarana perkeretaapian.

Untuk menjamin kelayakan sarana dan prasarana perkeretaapian, wajib dilakukan pengujian dan pemeriksaan secara berkala oleh penyelenggara sarana dan prasarana perkeretaapian. Menurut ayat (1) Pasal 96 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 sarana perkeretaapian menurut jenisnya terdiri dari :

- 1) Lokomotif ;
- 2) Kereta;
- 3) Gerbong; dan
- 4) Peralatan khusus.

Menurut ayat (1) Pasal 35 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 prasarana perkeretaapian menurut jenisnya terdiri dari :

- 1) Jalur kereta api;
- 2) Stasiun kereta api; dan
- 3) Fasilitas operasi kereta api.

d. Lahirnya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

Transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkokoh ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain, perlu dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional, untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat. Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 13

Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, kondisi perkeretaapian nasional yang masih bersifat monopoli dihadapkan pada berbagai masalah, antara lain kontribusi perkeretaapian terhadap transportasi nasional masih rendah, prasarana dan sarana belum memadai, jaringan masih terbatas, kemampuan pembiayaan terbatas, tingkat kecelakaan masih tinggi, dan tingkat pelayanan masih jauh dari harapan.

Dengan memperhatikan hal-hal tersebut, peran Pemerintah dalam penyelenggaraan perkeretaapian perlu dititikberatkan pada pembinaan yang meliputi penentuan kebijakan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dengan mengikutsertakan peran masyarakat sehingga penyelenggaraan perkeretaapian dapat terlaksana secara efisien, efektif, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan. Dengan tetap berpijak pada makna dan hakikat yang terkandung dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 serta dengan memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, baik nasional maupun internasional, terutama di bidang perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian perlu diganti karena tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi, sehingga untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian yang sesuai dengan perkembangan kehidupan Bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdaya guna, maka perlu ditetapkan ketentuan mengenai perkeretaapian dalam suatu Undang-Undang terbaru.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 adalah merupakan peraturan perundangan mengenai perkeretaapian yang mulai berlaku pada tanggal 25 April 2007. Undang-Undang ini dibentuk dalam rangka pembangunan nasional serta untuk lebih mewujudkan kepastian hukum. Dengan dibentuknya Undang-Undang itu dimaksudkan untuk

adanya penyederhanaan, penyesuaian, dan penggantian serta penyempurnaan Undang-Undang dibidang perkeretaapian yang dianggap sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman dan tehnologi.

3. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan dengan Kereta Api

a. Pengertian Pengangkutan dengan Kereta Api

Pentingnya pengangkutan di negara kita sudah tidak dapat disangkal lagi, mengingat negara kita adalah negara yang memiliki wilayah yang sangat luas, pengangkutan merupakan sarana guna memperlancar arus barang dan jasa serta manusia dari satu tempat ke tempat lain. Pentingnya pangangkutan meliputi berbagai kehidupan maanusia, baik dibidang politik, bidang pertahanan, dan keamanan, bidang pendidikan, bidang industri dan sebagainya, sehingga dalam mencapai kebutuhan hidupnya manusia mempergunakan sarana perhubungan atau sarana pengangkutan.

Pengangkutan dengan kereta api sebagai salah satu sarana pengangkutan yang mempunyai fungsi penting dalam memenuhi kebutuhan manusia, baik itu pengangkutan orang maupun pengangkutan barang. Mengingat fungsi dan peranannya dalam bidang komunikasi khususnya dalam bidang pengangkutan di darat adalah sangat besar, maka kereta api sebagai satu-satunya alat komunikasi yang mempunyai keunggulan dan karakteristik yang khusus yaitu sebagai alat transportasi yang murah, efisien, mempunyai kapasitas angkut yang besar, hemat energi dan tingkat keamanan yang tinggi, dari dahulu hingga sekarang masih dikembangkan pemanfaatannya.

Semakin berkembangnya kemajuan zaman, ilmu pengetahuan dan tehnologi, maka dirasakan perlu membentuk suatu Peraturan Perundang-undangan yang mengatur mengenai perkeretaapian.

Peraturan Perundang-undangan yang dimaksud adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pembentukan Undang-Undang tersebut merupakan tindak lanjut dari Pemerintah dalam upaya untuk pembaharuan dan penyempurnaan serta penyederhanaan peraturan yang berlaku sebelumnya. Meningkatnya mobilitas penduduk pada saat ini sebagai sarana pengangkutan umum yang murah dan aman sangat diperlukan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat.

Pengertian pengangkutan yang dikemukakan oleh Soekardono, bahwa pengangkutan pada pokoknya adalah berisikan perpindahan tempat, baik mengenai barang-barang maupun orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggalkan manfaat serta efisiensi (Soekardono, 1997:2). Pengertian pengangkutan tersebut dapat mengandung arti bahwa pengangkutan merupakan suatu perbuatan atau kegiatan yang berkenaan dengan perpindahan tempat, baik mengenai barang-barang maupun orang-orang atau penumpang dari suatu tempat yang disebut tempat pemberangkatan ke tempat lain yang disebut tempat tujuan.

b. Pengangkutan Barang dengan Kereta Api

Pengangkutan dengan kereta api selain menyelenggarakan pengangkutan penumpang, PT Kereta Api Indonesia juga menyelenggarakan pengangkutan barang. Dalam pengangkutan barang dengan kereta api terdapat beberapa macam cara pengangkutan barang dengan kiriman. Sebelum menjelaskan lebih lanjut mengenai kiriman barang secara detail, maka akan dijelaskan arti dari kiriman barang itu sendiri. Pengertian suatu kiriman adalah satu jumlah barang-barang yang diserahkan pada suatu saat oleh pengirim di satu stasiun pengiriman kepada perusahaan untuk diangkut dan dialamatkan kepada suatu penerima di satu stasiun tujuan.

Menurut ayat (2) Pasal 139 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, jenis angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong berupa :

- 1) Barang umum;
- 2) Barang khusus;
- 3) Bahan berbahaya dan beracun;
- 4) Limbah bahan berbahaya dan beracun

Angkutan barang umum terdiri dari:

- 1) Barang aneka;
- 2) Barang curah;
- 3) Barang cair;
- 4) Kiriman pos;
- 5) Tumbuh-tumbuhan;
- 6) Hewan;
- 7) Peti kemas;
- 8) Kendaraan;
- 9) Jenazah.

Barang khusus adalah bahan atau benda yang sifat atau bentuknya harus diperlakukan secara khusus, antara lain:

- 1) Muatan barang curah, misalnya semen curah dan batubara;
- 2) Muatan barang cair, misalnya BBM dan bahan dasar gula pasir;
- 3) Muatan yang diletakkan di atas palet;
- 4) Muatan kaca lembaran;
- 5) Pengangkutan barang yang memerlukan fasilitas pendingin;
- 6) Pengangkutan tumbuh-tumbuhan dan hewan hidup; dan
- 7) Pengangkutan kendaraan.

Bahan berbahaya dan beracun adalah setiap bahan atau benda yang karena sifat dan ciri khasnya dapat membahayakan keselamatan, kesehatan manusia, makhluk hidup lainnya, dan ketertiban umum, seperti:

- 1) Mudah meledak;
- 2) Gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau pendinginan tertentu;
- 3) Cairan mudah menyala;
- 4) Padatan mudah menyala;
- 5) Oksidator, peroksida organik;
- 6) Racun dan bahan yang mudah menular;
- 7) Radio aktif;
- 8) Korosif;

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 lain.

Dalam pengangkutan barang dengan kereta api tersebut, PT Kereta Api Indonesia sebagai pihak pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan barang-barang yang diangkutnya dari saat barang diterima hingga barang ditangan pihak yang berhak menerimanya. Tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan barang adalah berdasarkan pada perjanjian pengangkutan yang diadakan, di mana penyelenggaraan pengangkutan dilakukan sampai pada penyerahan barang dan meliputi juga kerugian seluruhnya, sebagian kerusakan atau penyerahan barang yang

terlambat, kecuali dapat dibuktikan bahwa kerugian-kerugian itu di luar kesalahan pengangkut dan pegawainya.

c. Tinjauan Tentang Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkokoh ketahanan nasional dan mempererat tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Perkeretaapian sebagai salah satu media transportasi tidak dapat dipisahkan dari media transportasi lain yang ditata dalam suatu sistem transportasi nasional, mempunyai karakteristik dan keunggulan untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibanding dengan alat transportasi yang lain. Hal ini lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Peraturan Perundangan lama yang mengatur perkeretaapian yaitu Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479) tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi, sehingga untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian yang sesuai dengan perkembangan kehidupan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdaya guna, maka perlu ditetapkan ketentuan mengenai perkeretaapian dalam suatu Undang-Undang terbaru.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 merupakan Peraturan Perundangan mengenai perkeretaapian yang mulai berlaku pada tanggal 25 April 2007. Undang-Undang ini dibentuk dalam rangka pembangunan nasional serta untuk lebih mewujudkan kepastian hukum. Dengan dibentuknya Undang-Undang itu dimaksudkan untuk adanya penyederhanaan, penyesuaian, dan penggantian serta penyempurnaan Undang-Undang di bidang perkeretaapian yang dianggap sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman dan teknologi.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian merupakan Peraturan Perundangan yang bersifat pokok, artinya bahwa Undang-Undang hanya mengatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaannya. Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 diatur mengenai kewajiban, hak, serta tanggung jawab badan penyelenggara dan pengguna jasa terhadap kerugian yang diderita oleh para pihak yang timbul dalam penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api. Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional (Pasal 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007).

Penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia juga berdasarkan pada beberapa asas yang meliputi :

- 1) Asas manfaat, yaitu bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara;

- 2) Asas keadilan, yaitu bahwa perkeretaapian harus dapat memberi pelayanan kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau serta memberi kesempatan berusaha dan perlindungan yang sama kepada semua pihak yang terlibat dalam perkeretaapian;
- 3) Asas kepentingan umum, yaitu bahwa perkeretaapian harus lebih mengutamakan kepentingan masyarakat luas daripada kepentingan perseorangan atau kelompok dengan memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan ketertiban;
- 4) Asas keseimbangan, yaitu bahwa perkeretaapian harus diselenggarakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana, kepentingan pengguna jasa dan penyelenggara, kebutuhan dan ketersediaan, kepentingan individu dan masyarakat, antar daerah dan antar wilayah, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- 5) Asas keterpaduan, yaitu bahwa perkeretaapian harus merupakan satu kesatuan sistem dan perencanaan yang utuh, terpadu dan terintegrasi serta saling menunjang, baik antar hierarki tatanan perkeretaapian, intramoda maupun antarmoda transportasi;
- 6) Asas kemandirian yaitu, bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus berlandaskan kepercayaan diri, kemampuan dan potensi produksi dalam negeri, serta sumber daya manusia dengan daya inovasi dan kreativitas yang bersendi pada kedaulatan, martabat, dan kepribadian bangsa;
- 7) Asas transparansi yaitu, bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus memberi ruang kepada masyarakat luas untuk memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi kemajuan perkeretaapian;
- 8) Asas akuntabilitas yaitu, bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus didasarkan pada kinerja yang terukur, dapat dievaluasi, dan dapat dipertanggungjawabkan kepada masyarakat;

- 9) Asas berkelanjutan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian harus dilakukan secara berkesinambungan, berkembang, dan meningkat dengan mengikuti kemajuan teknologi dan menjaga kelestarian lingkungan untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan masyarakat. (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007)

Perkeretaapian di Indonesia dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah (Pasal 13 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007), yang dimaksud dikuasai oleh negara di sini bahwa negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan perkeretaapian dan pelaksanaannya dilakukan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah itu meliputi aspek pengaturan, aspek pengendalian dan aspek pengawasan, aspek pengaturan di sini meliputi penetapan kebijakan umum dan kebijakan teknis, antara lain penentuan norma, standar, pedoman, kriteria, rencana, dan prosedur penyelenggaraan kereta api, aspek pengendalian dilakukan baik di bidang pembangunan maupun operasi berupa pengarahan dan bimbingan serta bantuan teknis dibidang pembangunan dan pengoperasian terhadap penyelenggaraan angkutan kereta api, sedangkan aspek pengawasan di sini adalah kegiatan pemantauan dan evaluasi terhadap penyelenggaraan perkeretaapian agar sesuai dengan peraturan Perundang-undangan, termasuk melakukan tindakan korektif dan penegakkan hukum terhadap penyelenggaraan kereta api. Pembinaan perkeretaapian diarahkan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, dan teratur, serta efisien, serta bertujuan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

Peningkatan peran serta angkutan kereta api diutamakan untuk lintas jarak jauh dan antar kota, untuk lintas jarak jauh adalah dengan

pertimbangan sesuai karakteristiknya sebagai angkutan masal lebih efisien apabila dibandingkan dengan model angkutan lainnya, sebagai angkutan kota ditujukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan serta memperlancar mobilitas orang dan barang.

Pelaksanaan penyelenggaraan angkutan kereta api itu dilakukan oleh badan penyelenggara Negara dan dalam hal ini adalah PT Kereta Api Indonesia, tetapi hal tersebut tidak mengurangi tanggung jawab pemerintah untuk menyediakan sarana dan prasarana serta kualitas pelayanan kereta api. Penyediaan dan perawatan prasarana kereta api yang dilakukan oleh pemerintah itu hanya sebatas pada prasarana kereta api untuk umum dengan prinsip mengutamakan produksi dalam negeri.

Dalam penyelenggaraan angkutan kereta api baik orang maupun barang dilakukan setelah dipenuhinya syarat-syarat umum angkutan. Syarat-syarat umum angkutan tersebut meliputi hak dan kewajiban pengguna jasa dan badan penyelenggara angkutan penumpang dan angkutan barang antara lain memuat hal-hal sebagai berikut :

- 1) Hak pengguna jasa untuk memperoleh pelayanan sesuai tingkat pelayanan yang disepakati, misalnya pemegang karcis tertentu akan memperoleh tingkat pelayanan sesuai dengan karcis yang dimilikinya.
- 2) Kewajiban badan penyelenggara untuk mengangkut penumpang yang memiliki karcis sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati atau mengangkut barang pengguna jasa yang telah memiliki surat angkutan barang.

Setelah penumpang dan/atau barang itu memenuhi syarat-syarat umum angkutan sebagaimana diuraikan di atas, dan apabila memiliki karcis penumpang atau surat angkutan barang yang

merupakan suatu tanda bukti adanya perjanjian pengangkutan, maka badan penyelenggara berkewajiban untuk mengikutinya.

Dalam hal terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, maka badan penyelenggara berkewajiban untuk mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang atau penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengirim barang dengan kereta api lain atau moda transportasi lain. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, bahwa sesuai dengan rumusan dari Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, badan penyelenggara dalam hal ini adalah PT Kereta Api Indonesia bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dimulai sejak barang diterima oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima. Tanggung jawab tersebut dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Tanggung jawab tersebut diberikan dengan berdasarkan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara.
- 2) Besarnya ganti kerugian dibatasi sejumlah maksimal asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam menyelenggarakan kegiatannya.

Menurut ketentuan tersebut jelas bahwa PT Kereta Api Indonesia mempunyai kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya kepada perusahaan asuransi.

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud di atas dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang telah disepakati. Untuk pengirim atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang telah ditetapkan oleh badan penyelenggara dalam jangka waktu yang telah ditetapkan sesuai dengan syarat-syarat umum angkutan, akan dikenakan biaya penyimpanan barang, dan pengirim atau penerima hanya dapat mengambil barang setelah biaya penyimpanan barang telah dilunasi. Biaya penyimpanan itu bisa berupa gerbong, biaya pembongkaran, biaya pemindahan, biaya penumpukan dan biaya sewa gedung, sedangkan untuk barang-barang yang tidak diambil lebih dari waktu tertentu yang telah ditetapkan dinyatakan sebagai barang yang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundangan yang berlaku.

Dalam hal terjadi suatu tindak pidana di bidang perkeretaapian, maka sesuai dengan rumusan Pasal 186 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 ditegaskan bahwa selain Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, maka Pegawai Negeri sipil tertentu yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan di bidang perkeretaapian dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang perkeretaapian.

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, juga diatur ketentuan pidana yang diatur dalam Pasal 192, Pasal 193 dan Pasal 197, ketentuan pidana itu diberlakukan kepada setiap orang yang karena perbuatannya dapat mengganggu dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api. Perbuatan-perbuatan tersebut di atas merupakan suatu pelanggaran, di mana apabila ada seseorang yang melanggar ketentuan yang berlaku akan dipidana dengan pidana

kurungan atau denda, selama itu juga diwajibkan untuk membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

Sebagai ketentuan penutup dari Undang-Undang tersebut ditegaskan bahwa pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi.

4. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab Keperdataan

a. Pengertian Tanggung jawab

Pengertian tanggung jawab semestinya sangat mudah untuk dimengerti oleh setiap orang, tetapi jika diminta untuk melakukannya sesuai dengan definisi tanggung jawab, maka seringkali masih merasa sulit, merasa keberatan, bahkan ada orang yang merasa tidak sanggup jika diberikan kepadanya suatu tanggung jawab. Sebagian besar orang mengelak bertanggung jawab, karena jauh lebih mudah untuk menghindari tanggung jawab, daripada menerima tanggung jawab. Makna dari istilah tanggung jawab itu sendiri adalah siap untuk menerima tugas atau kewajiban atau berkewajiban menanggung. Menurut Poerwadarminta dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia mendefinisikan tanggung jawab sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, apabila ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperbolehkan dan sebagainya (Kamus Umum Bahasa Indonesia, 1976:1014).

Menurut Umi Chulsum dan Windi Novia dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia tanggung jawab didefinisikan sebagai kewajiban terhadap segala sesuatunya, fungsi menerima pembebanan sebagai akibat sikap tindak sendiri atau pihak lain (Umi Chulsum dan Windi

Novia, 2006:646). Apabila suatu pihak mempunyai sebuah tanggung jawab kepada pihak lain, pihak tersebut harus memenuhi tanggung jawabnya tersebut, karena apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi maka pihak yang dibebani tanggung jawab tersebut dapat dituntut oleh pihak yang membebani tanggung jawab tersebut.

Dapat dilihat bahwa dalam kegiatan pengangkutan barang dengan kereta api, PT Kereta Api Indonesia harus bertanggung jawab atas barang yang diangkutnya sampai pada tempat tujuan dengan tepat waktu dan tanpa suatu cacat apapun, apabila barang yang dikirim oleh PT Kereta Api Indonesia tersebut terjadi sesuatu hal yang dapat merugikan ekspediter maupun pihak ketiga, maka PT Kereta Api Indonesia dapat dituntut untuk memberikan ganti rugi, karena PT Kereta Api Indonesia dianggap pihak yang harus bertanggung jawab terhadap pengiriman barang melalui kereta api.

b. Pengertian Keperdataan atau Perdata

Istilah keperdataan atau perdata selalu dikaitkan dengan warisan, kebendaan, manusia dan sebagainya, tetapi istilah keperdataan atau perdata sangatlah luas jika dikaitkan dengan hal-hal di atas, sehingga orang kurang bisa memahami pengertian dari keperdataan atau perdata tersebut. Pengertian perdata atau keperdataan adalah : hubungan antara orang yang satu dengan orang yang lain, di mana keperdataan lebih menitikberatkan pada kepentingan perseorangan, bersifat privat. Perdata selalu berkaitan dengan hak, harta-benda, hubungan antara orang yang satu dengan orang yang lain (sipil).

c. Pengertian Tanggung Jawab Keperdataan

Setelah mengetahui istilah dari tanggung jawab dan keperdataan di atas tanggung jawab keperdataan dapat didefinisikan

sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya, apabila ada sesuatu hal, boleh dituntut, dipersalahkan, diperbolehkan dan sebagainya dalam rangka hubungan hukum antara orang yang satu dengan orang yang lain dengan lebih menitikberatkan pada kepentingan perseorangan, bersifat privat, atau dapat dikatakan bahwa tanggung jawab keperdataan jika dikaitkan dengan pengangkutan adalah : tanggung jawab pengangkut kesediaan membayar ganti kerugian kepada penumpang atau pengirim atau penerima atau pihak ketiga yang timbul akibat penyelenggaraan pengangkutan menurut undang-undang atau perjanjian pengangkutan (Abdulkadir Muhammad, 1998:37).

5. Tinjauan Umum Tentang Risiko Keperdataan

a. Pengertian risiko

Pengertian risiko di dalam perkataan sehari-hari berlainan dengan pengertian risiko di dalam Hukum Perikatan. Di dalam Hukum Perikatan istilah risiko mempunyai pengertian khusus. Menurut Suharso dan Ana Retnoningsih dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia pengertian risiko merupakan suatu kemungkinan, bahaya, kerugian; akibat kurang menyenangkan dari sesuatu perbuatan usaha dan sebagainya (Suharso dan Ana Retnoningsih, 2005:431), selain itu masih berkaitan dengan risiko, Sri Redjeki Hartono menyatakan bahwa risiko adalah suatu ketidakpastian di masa yang akan datang tentang kerugian (Sri Redjeki Hartono, 1995:62). Subekti juga mempunyai pendapat bahwa kata risiko, berarti kewajiban untuk memikul kerugian jikalau ada suatu kejadian di luar kesalahan salah satu pihak yang menimpa benda yang dimaksudkan dalam perjanjian (Subekti, 1982: 144).

C.S.T Kansil dalam Kamus Istilah Aneka Hukum memaparkan bahwa risiko adalah kewajiban menanggung atau memikul kerugian

sebagai akibat suatu peristiwa di luar kesalahannya, yang menimpa barang yang menjadi obyeknya perjanjian (C.S.T Kansil, 2009:185-186). Risiko adalah kemungkinan untuk rugi, dari sekian banyak pengertian tentang resiko, pengertian ini adalah yang paling mudah dimengerti, karena pada dasarnya risiko lebih membawa pada suatu keadaan yang rugi.

b. Pengertian Risiko Keperdataan

Setelah mengetahui pengertian risiko bahwa risiko adalah suatu kemungkinan, bahaya, kerugian; akibat kurang menyenangkan dari sesuatu perbuatan usaha dan sebagainya, sehingga dapat didefinisikan pengertian risiko keperdataan adalah kewajiban menanggung atau memikul kerugian sebagai akibat suatu peristiwa di luar kesalahannya atau suatu kemungkinan, bahaya, kerugian, yang menimpa barang yang menjadi obyeknya perjanjian. Jika dalam pengangkutan barang dengan kereta api risiko keperdataan seperti barang hilang, rusak, musnah atau keterlambatan pengiriman yang diakibatkan oleh kelalaian pengangkut sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 beserta ganti ruginya.

B. Kerangka Pemikiran

Peranan PT Kereta Api Indonesia sebagai salah satu lembaga pemerintah yang bergerak di bidang perhubungan khususnya pengangkutan darat adalah sangat besar, sehingga berdasarkan hal tersebut maka perlu sekali adanya pembinaan, pengelolaan dan pengawasan yang sungguh-sungguh agar PT Kereta Api Indonesia sebagai lembaga penyedia jasa dapat benar-benar dirasakan manfaatnya oleh masyarakat Indonesia. Sesuai peranannya sebagai pihak pengangkut, maka PT Kereta Api Indonesia mempunyai tanggung jawab yang sangat besar terhadap keselamatan dan keamanan baik penumpang maupun barang yang menjadi obyek pengangkutan.

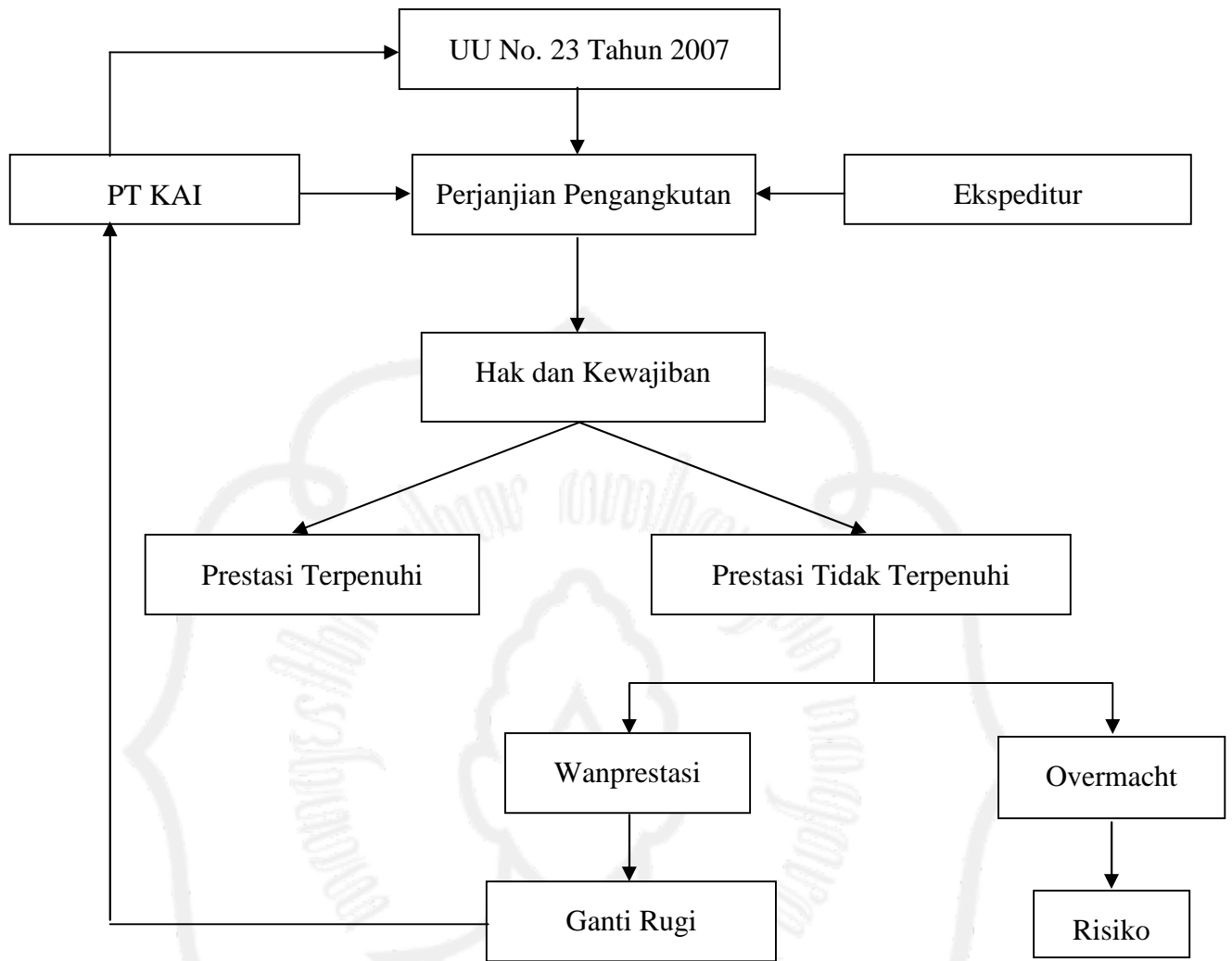
Peraturan Perundangan yang mengatur perkeretaapian yaitu Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi. Untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian yang sesuai dengan perkembangan kehidupan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdaya guna, maka dibentuklah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, di mana di dalamnya diatur antara lain mengenai hak, kewajiban serta tanggung jawab badan penyelenggara dan pengguna jasa terhadap kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pelayanan kereta api.

Undang-Undang telah mewajibkan kepada pihak pengangkut untuk mengganti semua kerugian yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan yang diderita oleh pengguna jasa angkutan yang merasa dirugikan kepentingannya hal ini dapat dikatakan pengangkut melakukan wanprestasi, tetapi apabila kerugian itu disebabkan karena keadaan yang memaksa, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung jawabnya. Mengingat terlalu luasnya tanggung jawab yang harus ditanggung oleh pihak pengangkut tersebut, maka sudah selayaknya apabila Undang-Undang memberikan kebebasan kepada

para pihak dalam perjanjian pengangkutan untuk mengadakan atau membuat sendiri isi perjanjian tersebut sesuai kehendak para pihak. Hal tersebut sesuai dengan Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu menganut sistem kebebasan berkontrak artinya bahwa orang bebas mengadakan perjanjian baik bentuk maupun isinya, tetapi harus dengan syarat tidak dilarang oleh undang-undang dan tidak bertentangan dengan kesusilaan atau ketertiban umum.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka pihak pengangkut diberi kebebasan pula untuk membuat suatu syarat yang mengurangi atau membatasi tanggung jawab terhadap risiko yang ditanggungnya, yaitu risiko yang mungkin timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan. Pengurangan atau pembatasan tanggung jawab tersebut harus dalam batas kewajiban, artinya pengangkut tidak mempunyai maksud untuk melepaskan sama sekali tanggung jawabnya, tetapi hanya sekedar membagi risiko pada pengirim atau pihak pengguna jasa.

Untuk lebih jelasnya kerangka pemikiran dapat dilihat dalam bagan di bawah ini.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia Jika Terjadi Wanprestasi Dalam Pengiriman Barang Muatan Berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

Masalah risiko selalu berkaitan dengan tanggung jawab, karena jika risiko itu terjadi, maka timbullah suatu tanggung jawab atas suatu peristiwa yang tidak diharapkan itu. Dalam bidang pengangkutan dengan kereta api, khususnya pengangkutan barang dengan kereta api, PT Kereta Api Indonesia sebagai pihak pengangkut harus bertanggung jawab terhadap keselamatan barang-barang yang diangkutnya. Menurut ayat (2) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia dimulai pada saat barang-barang telah diterima untuk diangkut sampai diserahkan kembali kepada pihak penerima atau bisa juga pihak ketiga maupun pihak pengirim itu sendiri, tentu saja dalam hal penyerahan ini harus terjadi pada waktu yang telah ditentukan, dan keadaan barang-barang dalam keadaan utuh dan lengkap, dengan kata lain tidak kurang dan tidak rusak. Ayat (2) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 sesuai dengan Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang juga menjelaskan bahwa mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai barang diterima sampai diberikannya barang tersebut.

Apabila terjadi suatu peristiwa di mana pengangkutan tidak dapat membawa atau mengangkut barang kiriman dengan selamat sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian bagi pengirim maupun pihak ketiga, maka PT Kereta Api Indonesia harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang timbul. Pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan barang tersebut adalah berdasarkan perjanjian pengangkutan yang diadakan oleh PT Kereta Api Indonesia dengan pihak-pihak lain dalam perjanjian pengangkutan, yang dibuktikan dengan adanya surat angkutan

barang didasarkan pada ayat (3) Pasal 141 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, di mana tanpa surat muatan atau surat angkutan barang itu berarti tidak ada perjanjian pengangkutan atau dapat dikatakan perjanjian pengangkutan itu tidak sah, di mana terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim barang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan untuk mencapai kesepakatan mengenai pengangkutan hanya terwujud melalui kebiasaan yang hidup dalam masyarakat bisnis pengangkutan, kebiasaan yang dimaksud seperti suatu adat istiadat yang sudah mengakar dalam masyarakat, yaitu untuk mencapai persetujuan kehendak dalam pengangkutan, pengangkut dan pengirim barang melakukan suatu penawaran dan penerimaan seperti orang membeli dalam pasar yang sudah menjadi kebiasaan sehari-hari, yang hanya dengan setujunya kedua belah pihak tanpa ada perjanjiannya, oleh karena itu serangkaian perbuatan tersebut perlu ditelusuri melalui proses praktik, perjanjian pengangkutan, karena dengan adanya perjanjian pengangkutan serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim barang secara timbal balik sah dan diakui secara hukum, sehingga jika terjadi wanprestasi atau tidak dipenuhinya kewajiban dalam perjanjian pengangkutan tersebut oleh salah satu pihak maka dapat dimintakan ganti rugi berdasarkan Undang-Undang.

Dalam Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang dimaksud surat muatan adalah : perjanjian antara pengirim atau ekspediter dengan pengangkut atau juragan kapal, dan meliputi selain apa yang menjadi persetujuan antara pihak-pihak yang bersangkutan, seperti misalnya jangka waktu penyelenggaraan pengangkutan dan penggantian kerugian dalam hal keterlambatan dan seterusnya. Dari uraian di atas, maka jelas bahwa surat muatan itu merupakan perjanjian antara pengirim dan pengangkut. Menurut Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, perjanjian pengangkutan itu harus tertulis. Surat muatan yang diatur dalam Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut hanya merupakan salah satu alat pembuktian tentang

adanya perjanjian pengangkutan. Berdasarkan rumusan Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang itu, maka dapat diambil kesimpulan bahwa tanpa surat muatan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan. Hal ini tidak sesuai dengan rumusan nomor 6 ayat (1) Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang di mana ditetapkan bahwa surat muatan itu harus memuat juga tanda tangan si pengirim atau ekspediter, sedangkan tanda tangan pengangkut tidak disebut. Dari rumusan nomor 6 ayat (1) Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut dapat diartikan bahwa surat muatan itu dianggap cukup ditandatangani oleh pengirim atau ekspediter saja, hal ini sangatlah bertentangan jika ditinjau dari Hukum Perjanjian, karena berdasarkan Hukum Perjanjian syarat sahnya suatu perjanjian harus ada kesepakatan dari kedua belah pihak tidak hanya sepihak saja, akan tetapi dalam rumusan nomor 6 ayat (1) Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang hanya merupakan surat keterangan sepihak, kalau surat itu dimaksudkan sebagai perjanjian pengangkutan, maka surat itu harus ditandatangani oleh pengirim atau ekspediter atas namanya dan pengangkut sebagai lawan pihaknya seperti syarat perjanjian yang terdapat dalam Hukum Perjanjian yang diatur dalam angka 1 Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata bahwa syarat sahnya perjanjian itu harus ada kesepakatan dari kedua belah pihak bukan sepihak saja.

Penyelenggaraan pelayanan angkutan barang dengan kereta api dilakukan setelah dipenuhi persyaratan umum angkutan yang ditetapkan badan penyelenggara berdasarkan Undang-Undang. Persyaratan umum yang dipenuhi oleh pengirim adalah pembayaran biaya angkutan. Sebagai bukti pembayaran sudah dilunasi, pengangkut menyerahkan dokumen angkutan, yaitu surat angkutan barang, setelah itu pihak PT Kereta Api Indonesia berkewajiban mengangkut barang sesuai dengan perjanjian yang disepakati, hal ini sesuai dengan ayat (1) Pasal 141 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang menjelaskan bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian wajib

mengangkut barang yang telah dibayar biaya angkutannya oleh pengguna jasa sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih.

Masalah tanggung jawab erat kaitannya dengan masalah ganti rugi, maka sebelum membahas lebih lanjut mengenai tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan barang, terlebih dahulu penulis akan mengemukakan mengenai masalah kerugian, karena masalah tersebut suatu hal penting dan merupakan sesuatu yang sering kali terjadi dalam bidang pengangkutan barang dengan kereta api. Istilah rugi menurut Pasal 170 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 menyebutkan, yang dimaksud dengan rugi adalah sebagai berikut : kerugian nyata (*Feitelijknadee*) yang dapat diduga atau diperkirakan pada saat perikatan itu diadakan yang timbul sebagai akibat ingkar janji. Jumlahnya ditentukan dengan suatu perbandingan diantara keadaan kekayaan seandainya tidak terjadi ingkar janji. Pembahasan masalah kerugian, tidak akan terlepas dari masalah ganti rugi. Menurut Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa yang dimaksud dengan ganti kerugian itu adalah ganti kerugian yang timbul karena debitur tidak melakukan prestasi karena lalai. Menurut Pasal 1246 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, ganti kerugian itu terdiri dari tiga unsur, yaitu :

1. Ongkos-ongkos atau biaya-biaya yang telah dikeluarkan;
2. Kerugian karena kerusakan, kehilangan atas barang kepunyaan kreditur akibat kelalaian debitur;
3. Bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Undang-Undang memberikan batasan-batasan terhadap ganti kerugian yang harus dibayar oleh debitur kepada kreditur, yaitu bahwa debitur hanya wajib membayar ganti kerugian yang nyata atau sedianya harus dapat diduga sewaktu perikatan dilahirkan, kecuali jika hal tidak dipenuhinya perikatan itu disebabkan oleh tipu daya yang dilakukan olehnya. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 1247 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Lebih lanjut dalam Pasal 1248 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga mengadakan

pembatasan kerugian sekedar mengenai kerugian yang diderita oleh kreditur dan keuntungan yang hilang baginya, hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak dipenuhinya perikatan. Pada dasarnya bentuk ganti rugi yang lazim dipergunakan adalah uang, karena menurut para ahli Hukum Perdata, uang merupakan alat yang paling praktis, yang paling sedikit menimbulkan selisih dalam menyelesaikan suatu sengketa

Hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian terhadap barang-barang angkutan di dalam penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api adalah :

1. Keadaan atau sifat barang itu sendiri

Hal ini bisa terjadi terhadap barang-barang yang karena sifatnya akan cepat membusuk, mudah terbakar dalam perjalanan, mengalami penyusutan dan lain-lain atau bisa juga disebut sebagai cacat pada barang itu sendiri yang menyebabkan rusak dalam perjalanan, jika pengirim dalam menyerahkan barang itu kepada pengangkut telah mencantumkan keterangan-keterangan tentang barangnya, namun karena kesalahan pengangkut barang itu menjadi rusak atau membusuk, maka dalam keadaan seperti itu pengirim dapat menuntut ganti rugi pada pengangkut.

2. Kesalahan yang dilakukan oleh satu pihak

- a. Pihak pengirim

Dalam Pasal 91 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang kesalahan atau kelalaian yang disebabkan karena pihak pengirim tidak mentaati ketentuan yang ditetapkan oleh pihak pengangkut, misalnya masalah pembungkusan barang kiriman yang kurang rapat, maka kerugian yang diderita oleh pengirim oleh sebab di atas pengangkut tidak bertanggung jawab, kecuali sebelum diangkut pihak pengirim telah memberitahukannya kepada pihak pengangkut.

- b. Pihak pengangkut

Perikatan yang bersifat timbal balik senantiasa menimbulkan sisi aktif dan sisi pasif. Sisi aktif menimbulkan hak bagi kreditur untuk menuntut pemenuhan prestasi, sedangkan sisi pasif menimbulkan

beban kewajiban bagi debitur untuk melaksanakan prestasinya. Pada situasi normal antara prestasi dan kontra prestasi akan saling bertukar, namun pada kondisi tertentu pertukaran prestasi tidak berjalan sebagaimana mestinya, sehingga muncul peristiwa yang disebut wanprestasi.

Dalam membicarakan wanprestasi, tidak terlepas dari pernyataan lalai. Pengertian wanprestasi adalah pelaksanaan kewajiban tidak tepat pada waktunya atau dilakukan tidak menurut selayaknya. Pembayaran ganti rugi karena prestasi tidak begitu saja diberikan. Orang yang dirugikan tersebut harus dapat membuktikan bahwa ada perikatan, debitur tidak melaksanakan perikatan, debitur telah dinyatakan lalai dan kreditur juga harus membuktikan bahwa ia menderita kerugian karena wanprestasi yang dilakukan oleh debitur. Dalam hal ini dikarenakan pihak pengangkut di dalam melakukan angkutan barang melakukan suatu wanprestasi. Wanprestasi itu dapat berupa :

- 1) Debitur sama sekali tidak berprestasi, hal ini disebabkan karena debitur memang tidak mau berprestasi;
- 2) Debitur keliru berprestasi, debitur dalam pikirannya telah memberikan prestasinya, tetapi dalam kenyataannya yang diterima kreditur lain dari apa yang diperjanjikan;
- 3) Debitur terlambat berprestasi, debitur terlambat berprestasi, obyek prestasinya benar, tetapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan.

Pelanggaran hak-hak kontraktual dalam suatu perjanjian atau kontrak menimbulkan kewajiban ganti rugi berdasarkan wanprestasi. Sebagaimana diatur dalam Pasal 1236 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk prestasi memberikan sesuatu) dan Pasal 1239 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (untuk prestasi berbuat sesuatu). Masih terkait dengan wanprestasi tersebut Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa : “Penggantian biaya, rugi

dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berhutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.” Wanprestasi yang dilakukan oleh pihak pengangkut ini tidak semuanya dapat dimintakan ganti rugi oleh pengirim atas kerugian barangnya, jadi hanya kerugian barang yang benar-benar disebabkan kesalahan dari pihak pengangkut.

Pada umumnya wanprestasi itu baru terjadi setelah ada pernyataan lalai dari pihak kreditur kepada debitur. Pernyataan lalai ini pada dasarnya bertujuan menetapkan tenggang waktu (yang wajar) kepada debitur untuk memenuhi prestasinya dengan sanksi tanggung gugat atas kerugian yang dialami kreditur. Menurut Undang-Undang, peringatan (somatic) kreditur mengenai lalainya debitur harus dituangkan dalam bentuk tertulis (Pasal 1238 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

c. Keadaan memaksa atau *overmacht*

Menurut Pasal 1244 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata keadaan memaksa atau *overmacht* adalah sesuatu keadaan yang datangnya di luar kehendak para pihak, sehingga terpaksa pengangkut tidak memenuhi perjanjian. Syarat-syarat suatu keadaan dikatakan *overmacht* adalah sebagai berikut :

- 1) Pemenuhan prestasi terhalang atau tercegah;
- 2) Terhalangnya pemenuhan prestasi tersebut di luar kesalahan debitur;
- 3) Peristiwa yang menyebabkan terhalangnya prestasi tersebut bukan merupakan risiko debitur.

- d. Keterlambatan datangnya barang di tempat tujuan yang disebabkan karena keadaan memaksa seperti diatur dalam Pasal 92 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, dalam pasal ini barang tidak rusak atau musnah.

Penyebab-penyebab dari kerugian barang kiriman menggunakan kereta api dapat berbentuk :

1. Keterlambatan

Pengertian dari keterlambatan di sini adalah pengangkut dalam menyerahkan barang angkutan kepada pihak penerima tidak tepat pada waktunya, sebagaimana yang telah dijanjikan dalam perjanjian pengangkutan. Keterlambatan ini dapat menimbulkan terutama pada barang-barang berkonsumsi tinggi. Keterlambatan pengiriman atau kedatangan barang dapat disebabkan karena berbagai hal, misalnya adanya kecelakaan kereta api yang menyebabkan jalur kereta api tidak boleh dilewati untuk sementara waktu jadi kereta yang lewat harus dialihkan ke jalur lain yang lebih jauh, sehingga kereta api yang akan mengantarkan barang ini menjadi terlambat karena harus melewati jalur yang lebih jauh untuk sampai di tempat tujuan, atau mungkin juga kereta yang mengangkut barang itu anjlok, jadi harus dialihkan dengan kereta lain atau transportasi lain yang memakan waktu cukup lama.

2. Kehilangan atau musnah

Kehilangan di sini adalah sebagai akibat suatu peristiwa di luar kehendak pengangkut, pengirim, maupun penerima barang itu menjadi musnah baik sebagian atau seluruhnya. Mengenai musnahnya barang itu dapat disebabkan karena dicuri orang, terbakar hingga musnah dan sebagainya, yang dimaksud dalam peristiwa musnahnya barang ini barang telah hilang, musnah, tidak ada wujudnya.

3. Kerusakan

Kerusakan di sini adalah kerusakan pada barang kiriman yang dapat dilihat secara fisik, artinya kerusakan itu dapat dilihat secara nyata,

misalnya kerusakan pada pecahnya barang. Dalam hal rusaknya barang itu dapat diakibatkan karena suatu keadaan atau peristiwa atau karena pengangkut kurang hati-hati dan juga karena kelalaiannya yang mengakibatkan barang-barang itu menjadi rusak, sehingga tidak dapat dipergunakan sama sekali. Meski barang rusak, sampai tidak dapat digunakan sama sekalipun barang masih ada, tidak hilang atau lenyap.

Pasal 95 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menegaskan bahwa penuntutan hak yang dapat diajukan terhadap pengangkut, yang dalam hal ini adalah PT Kereta Api Indonesia adalah kehilangan seluruhnya, keterlambatan dalam penyerahan barang, serta kerugian pada barang-barang karena terjadi kerusakan. Hal ini sesuai dengan ayat (2) Pasal 164 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, yaitu dalam hal terdapat kerusakan barang pada saat barang diterima, penerima barang dapat mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian selambat-lambatnya tujuh hari sejak barang diterima. PT Kereta Api Indonesia sebagai pihak pengangkut dapat dituntut oleh pihak pengirim atau pihak penerima, di mana biasanya tuntutannya dalam bentuk permintaan ganti rugi. Mengenai permintaan atau tuntutan ganti rugi oleh penerima atau pengirim dapat dilakukan dengan tiga macam sebab, yaitu:

1. Permintaan ganti rugi karena hilangnya barang

Suatu barang dianggap hilang, jika penyerahan barang tidak dapat dilakukan dalam waktu enam minggu setelah waktu penyerahan dilampaui. Setelah lampau waktunya barang dianggap hilang, dan pihak pengirim atau penerima barang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi atas hilangnya barang pada PT Kereta Api Indonesia.

Perhitungan mengenai ganti rugi tersebut adalah besarnya ganti rugi atas hilangnya barang, baik untuk sebagian maupun seluruhnya dihitung menurut harga pasar dan jika itu tidak mungkin, maka menurut harga barang sejenis dengan keadaan yang sama dan di tempat barang itu diserahkan.

2. Permintaan ganti rugi karena rusaknya barang

Jika terjadi kerusakan barang, maka pengirim atau penerima barang dapat menuntut penggantian kerugian kepada PT Kereta Api Indonesia, yaitu sebagai berikut :

- a. Jika harga barangnya lebih kecil atau sama dengan jumlah maksimum yang telah ditetapkan oleh pihak PT Kereta Api Indonesia, maka kekusutan yang disebabkan oleh kerusakan itu harus diganti seluruhnya;
 - b. Jika harga itu lebih besar, maka penggantian kerugian itu hanya berjumlah sebagian dari kekusutan harga tersebut.
- ## 3. Permintaan ganti rugi karena waktu penyerahan dilampaui

Hak mendapatkan ganti rugi yang ditetapkan karena waktu penyerahan dilampaui juga berlaku di samping ganti rugi karena hilangnya atau rusaknya barang, akan tetapi dalam ayat (4) Pasal 144 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dijelaskan apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib meneruskan angkutan barang dengan kereta api lain atau moda transportasi lain, dalam hal ini dapat dikatakan bahwa PT Kereta Api Indonesia harus berusaha mengirimkan barang muatan sampai stasiun tujuan meski di tengah jalan terjadi suatu hambatan yang menyebabkan kereta api berhenti, bisa dengan bus, truk, atau kereta api lain, sehingga barang kiriman tersebut dapat sampai ke tangan penerima tepat pada waktunya.

Mengenai jangka waktu permintaan ganti rugi jika terdapat kerusakan barang pada saat barang diterima, penerima barang dapat mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian kepada PT Kereta Api Indonesia dengan jangka waktu selambat-lambatnya tujuh hari sejak barang diterima, namun jika penerima barang tidak mengajukan ganti kerugian dalam jangka waktu tujuh hari sejak barang diterima, hak untuk menuntut ganti kerugian kepada

penyelenggara sarana perkeretaapian menjadi gugur (Pasal 164 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007). Pengertian dari pengajuan keberatan adalah : pengaduan kerusakan barang dengan disertai bukti rusaknya barang serta perincian permintaan ganti kerugian dan keterangan nilai barang.

Setelah penulis menguraikan mengenai masalah ganti kerugian seperti hal tersebut di atas, maka untuk selanjutnya penulis akan menguraikan mengenai tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007. Tanggung jawab tersebut diatur dalam ayat (1) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang menyatakan bahwa badan penyelenggara yaitu PT Kereta Api Indonesia bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Kerugian seperti yang dimaksud di atas adalah suatu kerugian yang berasal dari pelayanan angkutan kereta api dan harus dapat dibuktikan dengan adanya kelalaian petugas atau pihak lain yang dikerjakan oleh PT Kereta Api Indonesia. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dimulai sejak barang diterima oleh penyelenggara sarana perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima, serta dijelaskan dalam ayat (3) Pasal 145 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 bahwa dalam hal barang yang diangkut rusak, salah kirim, atau hilang akibat kelalaian penyelenggara sarana perkeretaapian, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengganti segala kerugian yang ditimbulkan.

Apabila terdapat barang yang diangkut dianggap membahayakan keselamatan, ketertiban, dan kepentingan umum, penyelenggara sarana perkeretaapian dapat membatalkan perjalanan kereta api (ayat (2) Pasal 142 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007). Dari uraian di atas, dapat diketahui bahwa menurut ayat (1) Pasal 158 dan ayat (3) Pasal 145 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia itu adalah untuk mengangkut barang muatan dengan selamat sampai di tempat tujuan

dengan tepat waktu dan membayar ganti kerugian apabila terjadi penuntutan kerugian oleh pengirim atau penerima barang atas semua peristiwa yang timbul dalam pelaksanaan pengangkutan dengan kereta api, yang diakibatkan oleh kelalaian atau kesalahan pengangkut, sedangkan kerugian-kerugian yang timbul di luar kesalahan pengangkut atau tidak dapat dibuktikan bahwa itu kesalahan pengangkut atau di luar wilayah kekuasaannya, maka pihak PT Kereta Api Indonesia tidak bertanggung jawab dan tidak berkewajiban mengganti kerugian yang timbul.

B. Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia Jika Terjadi Risiko Dalam Pengiriman Barang Muatan Berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

Dalam pengangkutan barang dengan kereta api, sangatlah besar risiko atau kemungkinan terjadi kerusakan atau hilangnya terhadap barang yang diangkut, dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia sebagai pihak pengangkut harus melakukan tindakan pencegahan sebelum terjadinya risiko-risiko yang tidak diinginkan dalam pengangkutan barang dengan kereta api. Risiko yang timbul dalam pengangkutan barang dengan kereta api dapat meliputi :

1. Musnahnya barang, yaitu : mengenai musnahnya barang itu dapat disebabkan karena dicuri orang, terbakar hingga musnah, yang dimaksud dalam peristiwa musnahnya barang ini barang telah hilang, musnah, tidak ada wujudnya.
2. Rusaknya barang baik sebagian atau seluruhnya, yaitu : dalam hal rusaknya barang itu dapat diakibatkan karena suatu keadaan atau peristiwa atau karena pengangkut kurang hati-hati dan juga karena kelalaiannya yang mengakibatkan barang-barang itu menjadi rusak, sehingga tidak dapat dipergunakan sama sekali.
3. Keterlambatan pengiriman atau kedatangan barang : keterlambatan pengiriman atau kedatangan barang dapat disebabkan karena berbagai hal, misalnya adanya kecelakaan kereta api yang menyebabkan jalur kereta api tidak boleh dilewati untuk sementara waktu jadi kereta yang lewat harus

dialihkan ke jalur lain yang mungkin lebih jauh, sehingga kereta api yang akan mengantarkan barang ini menjadi terlambat karena harus melewati jalur yang lebih jauh.

Dalam pengiriman barang muatan dengan kereta api, jika terjadi risiko yang tidak diinginkan yang disebabkan karena suatu keadaan memaksa atau *overmacht* yang menyebabkan barang musnah, rusak atau terlambat PT Kereta Api Indonesia tidak bertanggung jawab untuk mengganti segala kerugian yang dialami pengguna jasa. Hal ini sesuai dengan Pasal 88 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang menjelaskan bahwa Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian; dan/atau terjadi keadaan memaksa. Pasal 88 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 sesuai dengan Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang juga menyatakan bahwa ganti rugi tidak perlu dipenuhi apabila kerugian tersebut disebabkan karena keadaan memaksa

Sesuai dengan ketentuan ayat (1) Pasal 114 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, agar pengangkutan dengan kereta api dapat berjalan dengan lancar maka sarana kereta api yang dioperasikan diwajibkan untuk mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan, yang dimaksudkan di sini adalah bahwa kondisi sarana kereta api ini harus siap pakai dan secara teknis layak untuk dioperasikan dengan dilakukannya perawatan. Berdasarkan ayat (1) Pasal 98 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 untuk memenuhi hal tersebut, maka terhadap setiap sarana kereta api dilakukan pengujian dan pemeriksaan.

Pengujian terhadap sarana perkereta apian terdiri dari dua macam bentuk uji, yaitu :

1. Uji pertama : sebagaimana dimaksud dalam huruf a Pasal 99 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 wajib dilakukan terhadap setiap sarana perkeretaapian baru dan sarana perkeretaapian yang telah mengalami

perubahan spesifikasi teknis, di mana uji pertama dilakukan oleh Pemerintah dan dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.

2. Uji berkala : sebagaimana dimaksud dalam huruf b Pasal 99 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 wajib dilakukan untuk sarana perkeretaapian yang telah dioperasikan sesuai dengan ketentuan.

Pelaksanaan pengujian sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 wajib menggunakan peralatan pengujian dan sesuai dengan tata cara pengujian yang ditetapkan oleh Menteri, selain dilakukan pengujian terhadap sarana perkeretaapian, berdasarkan ayat (1) Pasal 98 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 untuk memenuhi kondisi sarana dan prasarana kereta api ini harus siap pakai dan secara teknis layak untuk dioperasikan, maka terhadap setiap sarana dan prasarana kereta api dilakukan juga pemeriksaan. Menurut ayat (2) Pasal 110 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 pemeriksaan setiap jenis sarana perkeretaapian sebagaimana berupa pemeriksaan teknis yang meliputi kondisi dan fungsi sarana perkeretaapian.

Berdasarkan Pasal 114 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 PT Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian wajib merawat sarana perkeretaapian agar tetap layak operasi. Dalam ayat (2) Pasal 114 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 untuk perawatan sarana perkeretaapian meliputi :

- 3) Perawatan berkala;
- 4) Perbaikan untuk mengembalikan fungsinya.

Perawatan berkala dan perbaikan untuk mengembalikan fungsinya wajib memenuhi standar dan tata cara perawatan yang ditetapkan oleh Menteri. Dalam hal untuk perawatan sarana perkeretaapian wajib :

1. Memenuhi standar perawatan sarana perkeretaapian (sistem, prosedur, dan tolak ukur perawatan prasarana perkeretaapian yang ditetapkan oleh

- Pemerintah sesuai dengan jenisnya);
2. Dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang sarana perkeretaapian.

Untuk mengantisipasi kerugian yang diakibatkan oleh kejadian tak terduga pihak PT Kereta Api Indonesia, selain melakukan perawatan dan pengujian terhadap sarana dan prasarana perkertaapian pihak pengangkut (PT Kereta Api Indonesia) juga harus mengansuransikan tanggung jawabnya. Dalam ayat (1) Pasal 167 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007. Besarnya nilai pertanggungungan paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api.

Perjanjian asuransi sebagai lembaga pengalihan dan pembagian risiko mempunyai kegunaan yang positif bagi masyarakat, perusahaan, maupun bagi pembangunan negara. Suatu perusahaan yang mengalihkan risikonya melalui perjanjian asuransi akan dapat meningkatkan usahanya dan berani menggalang tujuan yang lebih besar. Demikian pula premi-premi yang terkumpul dalam suatu perusahaan asuransi dapat diusahakan dan digunakan sebagai dana untuk usaha pembangunan, yang hasilnya akan dapat dinikmati oleh masyarakat. Di pihak lain, risiko yang mungkin terjadi dalam pelaksanaan pembangunan juga dapat dialihkan kepada perusahaan asuransi. Dengan adanya kegunaan positif tersebut maka keberadaan asuransi perlu dipertahankan dan dikembangkan.

Perlu diketahui bahwa perjanjian asuransi bersifat tertulis, maksudnya bahwa perjanjian asuransi tersebut harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis (Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Menurut Pasal 255 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, perjanjian asuransi harus dibuat secara tertulis dalam bentuk akta yang disebut polis, selanjutnya

ayat (1) Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 menentukan, polis atau bentuk perjanjian asuransi dengan nama apapun, berikut lampiran yang merupakan satu kesatuan dengannya, tidak boleh mengandung kata-kata yang dapat menimbulkan penafsiran yang berbeda mengenai risiko yang ditutup asuransinya, kewajiban penanggung dan kewajiban tertanggung atau mempersulit tertanggung mengurus haknya. Berdasarkan ketentuan dua pasal di atas, maka dapat dipahami bahwa polis berfungsi sebagai alat bukti tertulis yang menyatakan bahwa telah terjadi perjanjian asuransi antara tertanggung dan penanggung. Sebagai alat bukti tertulis, isi yang tercantum dalam polis harus jelas, tidak boleh mengandung kata-kata atau kalimat yang memungkinkan perbedaan interpretasi, sehingga mempersulit tertanggung dan penanggung merealisasikan hak dan kewajiban mereka dalam pelaksanaan asuransi.

Sebagai akibat pesatnya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka semakin banyak pula kemajuan yang dicapai oleh Bangsa Indonesia. Kemajuan tersebut antara lain berdirinya gedung-gedung yang megah, industri pesawat terbang, peningkatan dunia usaha perbankan, dan asuransi, selain segi positif dari adanya perkembangan tersebut, juga banyak segi negatif yang tidak jarang menimbulkan kerugian yang cukup besar. Adanya risiko-risiko kerugian tersebut, maka melalui lembaga asuransi dapat dialihkan untuk mengatasinya, yaitu dengan memberikan ganti kerugian apabila risiko itu benar-benar terjadi. Seperti halnya dalam ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengatur pula tentang kemungkinan penanggung dibebaskan dari kewajiban membayar ganti kerugian. Ketentuan mengenai pengalihan risiko ini terdapat dalam Pasal 276 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang menyatakan : “Tiada kerugian yang disebabkan karena kesalahan tertanggung sendiri menjadi beban penanggung, ia bahkan tetap memiliki atau menuntut premi, bilamana ia mengalami suatu bahaya”. Kemudian dalam Pasal 294 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang menyebutkan, “Penanggung dibebaskan dari kewajibannya untuk membayar

ganti kerugian apabila ia membuktikan bahwa kebakaran itu disebabkan karena kesalahan atau kelalaian tertanggung yang sangat melampaui batas". Maksud dalam Pasal 294 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa penanggung dapat dibebaskan dari kewajibannya untuk menanggung ganti kerugian yang dialami tertanggung apabila penanggung dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan karena kesalahan atau kelalaian tertanggung yang melampaui batas. Jadi antara Pasal 276 dan Pasal 294 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang mengandung suatu keadilan, tidak hanya diatur bahwa penanggunglah yang selalu membayar ganti kerugian yang dialami oleh tertanggung, akan tetapi dijelaskan dalam Pasal 294 bahwa apabila penanggung dapat membuktikan bahwa kerugian yang dialami tertanggung itu disebabkan karena kesalahan atau kelalaian tertanggung yang melampaui batas maka penanggung dibebaskan dari kewajibannya untuk membayar ganti kerugian yang dialami tertanggung.

Menurut Pasal 249 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, ada tiga jenis pembatasan tanggung jawab penanggung terhadap benda asuransi, yaitu :

1. Cacat sendiri

Cacat sendiri adalah kerugian yang timbul karena cacat sendiri. Cacat sendiri adalah cacat yang tidak dapat disangkal melekat pada benda yang seharusnya tidak boleh ada. Berasal dari benda itu sendiri, bukan berasal dari luar, misalnya konstruksi bangunan yang tidak tepat, kapal yang tidak layak laut, atau buah-buahan yang terlalu masak.

2. Kebusukan sendiri

Kebusukan sendiri adalah kerugian yang timbul karena kebusukan sendiri pada benda asuransi. Kebusukan sendiri adalah kebusukan yang bersumber pada cacat sendiri. Berasal dari dalam benda itu sendiri. Akan tetapi, jika kebusukan itu timbul sebagai akibat pengaruh dari luar benda, itu tidak termasuk dalam pengertian kebusukan sendiri, misalnya pengaruh dari luar, antara lain karena perjalanan berlarut-larut berhubung cuaca

buruk, karena temperatur udara terlalu panas atau dingin, sehingga benda mengalami kebusukan (rusak).

3. Sifat kodrat

Sifat kodrat adalah kerugian yang timbul karena sifat kodrat pada benda asuransi. Sifat kodrat benda adalah sifat kodrat yang langsung menimbulkan kerugian, yang datangnya dari dalam benda itu sendiri, bukan dari luar benda, misalnya kaca yang mudah pecah, hewan yang mudah mati, barang yang mudah terbakar, ataupun barang yang mudah mengerut (layu).

Ketiga jenis kerugian ini timbul dari dalam benda itu sendiri bukan akibat dari luar. Terhadap kerugian ini penanggung dibebaskan dari kewajiban membayar klaim ganti kerugian. Ketentuan Pasal 249 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ini berlaku bagi semua asuransi (Pasal 248 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang). Hal ini adalah wajar karena pada hakikatnya penanggung hanya menerima pengalihan risiko dari tertanggung atas kerugian yang timbul dari peristiwa yang datang dari luar benda asuransi.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, merupakan usaha Pemerintah dalam meningkatkan pelayanan angkutan dengan kereta api khususnya dalam pengangkutan barang, mulai dari perawatan dan pengujian terhadap sarana dan prasarana perkertaapian serta tindakan PT Kereta Api Indonesia yang harus mengansuransikan tanggung jawabnya bertujuan untuk menekan risiko dalam pengangkutan barang dengan kereta api, sehingga masyarakat yang menggunakan jasa kereta api dapat merasa puas dengan pelayanan jasa kereta api. Hal ini sesuai dengan asas kepentingan umum yang terdapat dalam huruf d Pasal 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 di mana PT Kereta Api Indonesia dalam pelayanannya harus lebih mengutamakan kepentingan masyarakat luas daripada kepentingan perseorangan atau kelompok dengan memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan ketertiban.

BAB IV

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dikaji, penulis dapat mengambil simpulan sebagai berikut :

1. Tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi wanprestasi dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

Pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan barang berdasarkan perjanjian pengangkutan yang diadakan oleh PT Kereta Api Indonesia dengan pihak pengirim dalam perjanjian pengangkutan. Dalam ayat (3) Pasal 141 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan adanya surat muatan barang, tanpa surat muatan atau surat angkutan barang itu berarti tidak ada perjanjian pengangkutan atau dapat dikatakan perjanjian pengangkutan itu tidak sah, karena surat muatan barang merupakan bukti dari perjanjian pengangkutan barang. Dalam ayat (2) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia dimulai pada saat barang-barang telah diterima untuk diangkut sampai diserahkan kembali kepada pihak penerima atau bisa juga pihak ketiga maupun pihak pengirim itu sendiri, tentu saja dalam hal penyerahan ini harus terjadi pada waktu yang telah ditentukan, dan keadaan barang-barang dalam keadaan utuh dan lengkap, dengan kata lain tidak kurang dan tidak rusak, tetapi jika barang yang diangkut rusak, hilang atau terlambat sampai ditangan penerima barang dan dapat dibuktikan bahwa kerusakan, hilangnya atau keterlambatan sampai ditangan penerima barang disebabkan karena kesalahan atau kelalaian dari pihak pengangkut (PT Kereta Api Indonesia), maka PT Kereta Api Indonesia harus mengganti

kerugian sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang ditulis dalam surat muatan barang.

2. Tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia jika terjadi risiko dalam pengiriman barang muatan berdasar Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007

Risiko Keperdataan dalam pengiriman barang dengan kereta api berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 itu meliputi musnahnya barang, rusaknya barang baik sebagian atau seluruhnya, keterlambatan pengiriman atau kedatangan barang. Dalam pengiriman barang muatan dengan kereta api, jika terjadi kerugian yang disebabkan karena suatu keadaan memaksa atau *overmacht* PT Kereta Api Indonesia tidak bertanggung jawab untuk mengganti segala kerugian yang dialami pengguna jasa. Hal ini sesuai dengan Pasal 88 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang menjelaskan bahwa Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang disebabkan karena bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian; dan/atau terjadi keadaan memaksa. Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang juga menyatakan bahwa ganti rugi tidak perlu dipenuhi apabila kerugian tersebut disebabkan karena keadaan memaksa. Oleh karena itu untuk mengantisipasi kerugian yang diakibatkan oleh kejadian tak terduga PT Kereta Api Indonesia melakukan perawatan, pengujian dan pemeriksaan, selain itu PT Kereta Api Indonesia wajib mengansuransikan tanggung jawabnya. Perawatan, pengujian, pemeriksaan dan kewajiban PT Kereta Api Indonesia mengansuransikan tanggung jawab terhadap pengguna jasa bertujuan untuk menekan risiko dalam pengangkutan barang dengan kereta api. n, kenyamanan, dan ketertiban.

B. Saran

Berdasarkan penelitian yang telah penulis lakukan maka penulis merasa perlu untuk memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Masalah ganti kerugian dalam ayat (3) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 mengenai ganti kerugian hanya berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh, dan biaya jasa yang telah digunakan. Apabila ganti kerugian hanya didasarkan pada kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh, maka dapat merugikan pengirim barang. Sebaiknya Menteri Perhubungan membuat ketentuan yang berkaitan dengan masalah ganti kerugian terhadap pengangkutan barang yang bertujuan untuk melengkapi ayat (3) Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang dibuat dalam bentuk Permenhub, sehingga ganti kerugian juga mencakup biaya dan rugi bunga yang layak yang harus diterima, kerugian bunga itu terdiri dari kerugian yang dideritanya dan laba yang sedianya akan diperoleh (misalnya harga pembelian dan biaya pengiriman atas laba yang layak diharapkan).
2. Persetujuan pengangkutan barang sebaiknya didasarkan pada perjanjian yang dibuat secara rinci karena dengan adanya perjanjian pengangkutan serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim barang secara timbal balik sah dan diakui secara hukum, oleh karena itu sebaiknya Menteri Perhubungan membuat ketentuan untuk melengkapi Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang dibuat dalam bentuk Permenhub, agar diatur secara rinci tentang serangkaian perbuatan penawaran dan penerimaan dilakukan berdasar perjanjian, sehingga jika terjadi wanprestasi atau tidak dipenuhinya kewajiban dalam perjanjian pengangkutan tersebut oleh salah satu pihak maka dapat dimintakan ganti rugi berdasarkan Undang-Undang.

DAFTAR PUSTAKA**Buku:**

- Abdul Kadir Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- _____. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- C.S.T Kansil dan Christine S.T. Kansil. 2001. *Modul Hukum Dagang*. Jakarta : Djambatan.
- _____. 2002. *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Djaja S. Meliala. 2008. *Perkembangan Hukum Perdata tentang Benda dan Hukum Perikatan*. Bandung : Nuansa Aulia.
- H.Mashudi dan Moch. Childir Ali. 2001. *Pengertian-Pengertian Elementer Hukum Perjanjian Perdata*. Jakarta : Mandar Maju.
- H.M.N Purwosutjipto. 1994. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid VII, Hukum Surat Berharga*. Jakarta : Djambatan.
- _____. 1995. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia bagian 3 Hukum Pengangkutan*. Jakarta : Djambatan.
- H.R. Daeng Naja. 2008. *Pengantar Hukum Bisnis Indonesia*. Yogyakarta : Pustaka Yustisia.
- Johny Ibrahim. 2006. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang : Banyumedia Publishing, Cetakan Kedua.
- Peter Mahmud Marzuki. 2007. *Penelitian Hukum*. Jakarta : Kencana Prenada Media Group, Cetakan Ketiga.
- Soegijatna Tjakranegara. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Soekardono. 1997. *Hukum Dagang Indonesia*. Jakarta : Dian Rakyat.
- Soerjono Soekanto. 2006. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.

Sri Redjeki Hartono. 1995. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta : Sinar Grafika.

Subekti. 1982. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Bandung : Intermedia.

———. 1995. *Aneka Perjanjian*. Bandung : Citra Aditya Bakti.

———. 1996. *Hukum Perjanjian*. Jakarta : Intermedia.

Sution Usman Adji dkk. 1990. *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*. Jakarta : Rineka Cipta.

Titik Triwulan Tutik. 2008. *Hukum Perdata dalam Sistem Hukum Nasional*. Jakarta : Kencana.

Yunirman Rijan dan Ira Koesoemawati. 2009. *Cara Mudah Membuat Surat Perjanjian atau Kontrak dan Surat Penting Lainnya*. Jakarta : Raih Asa Sukses.

Kamus

C.S.T Kansil. 2009. *Kamus Istilah Aneka Hukum*. Jakarta: Jala Permata.

Suharso dan Ana Retnoningsih. 2005. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Semarang: Widya Karya.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1976. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Umi Chulsum dan Windi Novia. 2006. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Surabaya: Kashiko.

Peraturan Perundang-undangan:

Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Peraturan Pemerintah Nomor 73 Tahun 1992 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perasuransian

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Website:

<http://library@lib.unair.ac.id> (4 Juli 2009).

<http://haribogel.blogspot.com/2009/02/kereta-api.html> (6 Juli 2009).

