

**TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAOP VI YOGYAKARTA TERHADAP PENUMPANG
YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN
KEDATANGAN KERETA API**

(Studi di PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasional VI Yogyakarta)

Berliana Putri Himawati

E-mail: berlianaputrihimawati@gmail.com

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Tuhana

E-mail: tuhana_06@yahoo.co.id

Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Article Information

Keywords: Accident; Passenger; Responsibility; Train

Kata Kunci: Kecelakaan; Kereta Api; Penumpang; Tanggung Jawab

Abstract

This articles aims to determine the civil responsibility of PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta to passengers for delays in train arrivals due to accidents that occurred while transporting passengers. This study uses a descriptive empirical legal research method with a qualitative approach. The types of data used are primary data obtained directly from the research location and secondary data obtained from library materials, for the data sources used are primary data sources obtained directly from the first source and secondary data sources obtained from primary, secondary, legal materials. and tertiary. Primary data collection techniques are interviews and secondary data are literature studies, data analysis techniques are interactive analysis models. The results of research and discussion are based on existing laws and regulations, the civil responsibility of PT Indonesian Railways in practice is still not implemented optimally.

Abstrak:

Artikel ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta terhadap penumpang atas keterlambatan kedatangan kereta api akibat kecelakaan yang terjadi pada saat mengangkut penumpang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian dan data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan, untuk sumber data yang digunakan adalah sumber data primer yang diperoleh langsung dari sumber pertama dan sumber data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Teknik pengumpulan data primer dengan wawancara dan data sekunder dengan studi kepustakaan, teknik analisis data dengan model analisis interaktif. Hasil penelitian

dan pembahasan yaitu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang sudah ada, tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia dalam praktiknya masih belum terlaksana secara maksimal.

A. Pendahuluan

Penyelenggaraan sarana dan prasarana transportasi di Indonesia masih diwarnai dengan adanya kekurangan-kekurangan dalam pelaksanaannya. Kekurangan tersebut antara lain berupa masih sering terjadinya kecelakaan transportasi yang menyebabkan keterlambatan kedatangan ke tempat tujuan.

Dalam artikel yang ditulis oleh Asmarsha Qathrinada menjelaskan keterlambatan penerbangan yang terjadi karena kelalaian maskapai penerbangan merupakan pelanggaran perjanjian pengangkutan yang telah disepakati pengangkut dengan penumpang. Hak ganti rugi adalah salah satu hak mendasar yang dimiliki oleh penumpang dalam menggunakan jasa penerbangan. Ganti rugi merupakan bentuk pembayaran untuk memperbaiki kesalahan, secara keseluruhan, memberikan atau mengganti yang setara dengan nilai yang sama. Dalam suatu perjanjian pengangkutan, apabila hak-hak penumpang angkutan udara dirugikan oleh maskapai penerbangan, maka penumpang dapat menuntut untuk memperoleh ganti rugi. Penumpang berhak atas kemudahan mengakses angkutan udara, hak atas jaminan keselamatan selama menggunakan jasa angkutan udara, serta hak untuk mendapatkan ganti rugi (Asmarsha Qathrinada, Kompensasi sebagai Bentuk Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dalam Keterlambatan Jadwal Penerbangan Komersial di Indonesia. *Jurnal Privat Law Vol. VII No. 1 Januari-Juni 2019*).

Seperti yang terjadi dalam pengangkutan penerbangan yang sering mengalami keterlambatan keberangkatan, menurut artikel yang ditulis Fakhri Nur Akmal menjelaskan bahwa bentuk pertanggungjawaban maskapai penerbangan karena keterlambatan keberangkatan yang paling tepat untuk digunakan adalah konsep tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption of Liability*). Hal ini didasarkan pada adanya kesalahan pada pengangkut yang langsung terbukti karena adanya tiket penerbangan serta kesalahan pengangkut tersebut secara langsung mengakibatkan kerugian bagi penumpang (Fakhri Nur Akmal & H.K. Martono, Pertanggungjawaban Keterlambatan Penerbangan Akibat Penggantian Jenis Pesawat Udara yang Dilakukan oleh Pengangkut. *Jurnal Hukum Adigama*).

Sama halnya dengan kasus keterlambatan penerbangan yang ada ganti rugi bagi penumpang yang mengalami kerugian, keterlambatan kedatangan bagi penumpang yang menaiki transportasi kereta api juga mengalami kerugian dan pihak pengangkut harus bertanggung jawab terhadap keterlambatan tersebut. Pada artikel ini penulis memfokuskan untuk membahas mengenai pertanggungjawaban pihak pengangkut kereta api terhadap keterlambatan kedatangan kereta api yang menyebabkan kerugian bagi penumpang.

Sebagai pihak penyelenggara sarana perkeretaapian PT KAI (Persero) mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang atau pengguna

jasa perkeretaapian, dalam hal tanggung jawab ini, terdapat dua bentuk yang dibedakan antara tanggung jawab pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan pihak penyelenggara sarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana-sarana perkeretaapian, sedangkan penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT KAI (Persero) (Aflah,2009: 148).

Dalam pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan penumpang, pasti tidak lepas dari kecelakaan yang terjadi saat perjalanan berlangsung, adapun bentuk-bentuk kecelakaan yang umum terjadi antara lain adalah adanya tabrakan kereta dengan pengendara kendaraan lain yang menyebrangi lintasan kereta tanpa palang pintu. Tidak dapat dipungkiri suatu kecelakaan kereta api dapat dipandang dari sudut hukum perdata yang melibatkan langsung penumpang yang memiliki perjanjian dengan pengangkut yaitu PT KAI (Persero). Hubungan hukum tersebut menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dengan penumpang, dengan demikian antara pengangkut dengan penumpang mendapat jaminan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya apabila dalam suatu pengangkutan karena suatu hal terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Seperti kerugian atas keterlambatan kedatangan kereta api. Bentuk tanggung jawab PT KAI (Persero) yang diuraikan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Keterlambatan kereta api tersebut menyebabkan penumpang mengalami kerugian. Kerugian tersebut timbul karena tidak terpenuhinya prestasi yang seharusnya dipenuhi oleh PT KAI (Persero) berupa ketepatan waktu jadwal kereta api. Selain itu, hak konsumen atas rasa kenyamanan dalam menggunakan jasa kereta api tidak terpenuhi juga.

Pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap keterlambatan penumpang diatur dalam Pasal 134 ayat 4 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi:

“Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan yang disepakati, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib:

- a. menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan; atau
- b. memberikan ganti kerugian senilai harga karcis.”

Dari uraian tersebut, jelas jika PT KAI (Persero) selaku penyelenggara perkeretaapian terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan ke stasiun yang disepakati maka PT KAI (Persero) menyediakan angkutan lain atau memberikan ganti kerugian senilai harga karcis.

Pengguna Jasa Kereta Api juga bisa mendapat kompensasi sesuai dengan kerugian yang didapat sesuai dengan Pasal 6 Ayat (1) PM. No. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api telah mengatur mengenai kompensasi apabila

terjadi keterlambatan. Pasal tersebut berbunyi “Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan keterlambatan datang di stasiun kereta api tujuan pada perjalanan kereta api antarkota, maka setiap penumpang mendapatkan kompensasi berikut:

- (a) Lebih dari 3 (tiga) jam wajib diberikan minuman dan makanan ringan; dan
- (b) Selanjutnya lebih dari 5 (lima) jam diberikan kompensasi berupa makanan berat dan minuman”.

Berdasarkan uraian di atas, artikel ini membahas tanggung jawab keperdataan dari pihak PT KAI terhadap penumpang yang mengalami kerugian atas keterlambatan kedatangan kereta api.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian di kantor Daop 6 PT Kereta Api Indonesia (Persero) Jalan Lempuyangan Nomor 1 Yogyakarta dan data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan, untuk sumber data yang digunakan adalah sumber data primer yang diperoleh langsung dari sumber pertama dan sumber data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Teknik pengumpulan data primer dengan wawancara dan data sekunder dengan studi kepustakaan, teknik analisis data dengan model analisis interaktif.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Penganalisaan pelaksanaan tanggung jawab perdata PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta terhadap Korban yang mengalami kerugian akibat kecelakaan dan terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat keterlambatan kedatangan kereta api, mengacu kepada dua kasus kecelekaan berjenis kejadian kendaraan menemper kereta api yaitu;

Kejadian menemper kereta api yang pertama terjadi pada siang hari pukul 11.00 WIB pada tanggal 10 April 2021. Kecelakaan ini terjadi pada KM 495+ 3 Petak Jalan WJ-JN. Dimana korban yang bernama Harmawiyati (51 Tahun) melintas menggunakan sepeda motor pada perlintasan tanpa palang pintu dari arah timur di KM 495+3 yang secara bersamaan dari jalur hilir melintas KA Pramek. Kejadian ini tidak menewaskan korban akan tetapi terjadi temperan. Bentuk pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta dilakukan dengan cara petugas medatangi TKP, mengamankan TKP, mendata identitas korban, melaporkan kejadian kepada Pimpinan dan selanjutnya korban kembali ke rumahnya.

Kejadian kendaraan menemper kereta api yang kedua terjadi pada tanggal 10 April 2021. Kejadian ini terjadi pada pukul 11:20 WIB di KM 497+2 Wojo-Jenar. Joni Irawan. Kecelakaan ini diestimasikan mengalami kerugian sebesar Rp. 202.900.000 (Dua Ratus Juta Dua Juta Sembilan Ratus Ribu Rupiah). Dikronologikan kecelakaan ini terjadi dikarenakan ketika Kereta Api Plb Argo Wilis melintas di KM 497+7, sebuah truk melintas dari arah selatan. Meskipun semboyan 35 kali telah dibunyikan akan tetapi dikarenakan jarak yang dekat dengan korban, maka kecelekaan tidak bisa dihindari. Tindakan yang dilakukan oleh pengangkut adalah mendatangi TKP, mengamankan TKP dan memastikan keadaan korban yang mengalami luka-luka.

Kedua kecelekaan tersebut adalah dua kasus yang terjadi dan tercatat Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan, Laporan Kejadian dan Gangguan Kamtib PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta terjadi dua kejadian kecelekaan yang berjenis kejadian kendaraan menemper kereta api. Kereta Api Indonesia (Persero). Keduanya, telah ditindaklanjuti oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai bentuk pertanggungjawaban. Baik kecelekaan pertama dan kecelekaan kedua tidak diketemukan adanya korban luka berat dan meninggal dunia.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menyelenggarakan pengangkutan darat harus mengedepankan keselamatan penumpang. Pasal 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur bahwa: “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 59 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menentukan bahwa PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menunjang pengoperasian kereta api memiliki peralatan persinyalan, peralatan telekomunikasi dan instalasi listrik sebagai tiga jenis fasilitas pengoperasian kereta api. “Peralatan Persinyalan” pada Penjelasan Pasal 59 huruf (a) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian didefinisikan sebagai petunjuk atau isyarat yang termasuk kedalam fasilitas pendukung operasi dapat berupa warna dan/atau cahaya yang memiliki arti dan warna tertentu. Peralatan persinyalan yang menjadi fasilitas dalam pengoperasian kereta api yang difungsikan sebagai petunjuk terdiri dari sinyal, tanda dan marka sebagaimana yang diatur pada Pasal 60 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Sebagaimana yang dijelaskan pada penjelasan Pasal 60 ayat (2) huruf b, bahwa definisi dari “Marka” yang termasuk dalam peralatan persinyalan adalah tanda berupa gambar atau tulisan yang berfungsi sebagai peringatan atau petunjuk pada suatu tempat yang terkait dengan perjalanan kereta api. Artinya, apabila pada pintu perlintasan kereta api tidak memiliki palang pintu kereta api, pemberian marka terkait sedang melintasnya kereta api sebagai penanda akan datangnya kereta api melintasi wilayah tersebut digunakan guna memberikan kejelasan kondisi yang aman untuk melintas pintu perlintasan kereta api.

Terjadinya kecelekaan kereta api Ibu Harmawiyati dan kecelekaan kereta api Bapak Joni Irawan merupakan kesalahan dari korban dikarenakan melintasi rel kereta api tanpa palang dengan melalaikan peringatan yang sudah diberikan kereta api yang akan melintas. Hal ini terlepas dari kesalahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta karena berdasarkan data dari lampiran Laporan harian PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta kereta yang akan melintas sudah membunyikan peringatan bahwa kereta akan melintas, kereta api sudah menjalankan aturan sesuai dengan aturan yang berlaku. Atas terjadinya kecelekaan kereta api Bapak Joni Irawan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta mengalami kerugian sebelas Rp. 202. 900. 000 (Dua Ratus Dua Juta Sembilan Ratus Ribu). Oleh karena itu, bentuk pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta hanya sebatas bentuk pertanggungjawaban perdata. Bentuk pertanggungjawaban perdata tersebut dijelaskan dalam Pasal 125 Undang-Undang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa:

“Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan pihak Penyelenggara Sarana Perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut:

1. Mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas
2. Menangani korban kecelakaan
3. Memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan
4. Melaporkan kecelakaan pada Menteri, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota
5. Mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat
6. Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang, dan
7. Mengurus klaim asuransi korban.

Pertanggungjawaban perdata PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta terhadap korban pada kasus kecelakaan kereta api Ibu Harmawiyati dan kecelakaan kereta api Bapak Joni Irawan hanya dalam bentuk prosedur tindakan yang sudah dijelaskan dalam Pasal 125 UU Perkeretaapian tanpa memberikan klaim asuransi. PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta tidak memberikan klaim asuransi atau ganti rugi dalam bentuk apapun dikarenakan menurut Pasal 157 ayat 4 UU Perkeretaapian penyelenggaraan sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Hal tersebut berarti berlaku juga untuk korban yang bukan penumpang di mana dia yang menjadi korban karena kelalaiannya sendiri tidak mendapat ganti rugi apa pun.

Maka prinsip tanggung jawab yang digunakan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya unsur kesalahan. Oleh karena itu, dalam kedua kasus tersebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta hanya bertanggung jawab secara perdata sesuai dengan Pasal 125 UU Perkeretaapian dan tidak memberikan ganti rugi material karena kecelakaan tersebut tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api melainkan atas kelalaian korban sendiri, hal ini sesuai dengan Pasal 157 ayat 4 Undang-Undang Perkeretaapian.

Tentunya dalam setiap kasus kecelakaan kereta api sering menimbulkan masalah-masalah hukum, misalnya penentu siapa yang salah, siapa yang bertanggungjawab, masalah asuransi, dan sebagainya yang merupakan suatu hal yang sangat penting untuk mengetahui sebab-sebab kecelakaan untuk mengambil tindakan preventif agar dapat mencegah terulangnya kecelakaan. Di samping itu pentingnya penelitian secara seksama mengenai penyebab kecelakaan kereta api agar dapat menentukan lebih lanjut siapa atau pihak mana yang paling patut dan tepat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum atas terjadinya kecelakaan tersebut.

Hal yang penting adalah harus dilihat terlebih dahulu, kecelakaan kereta api yang di alami disebabkan oleh apa, karena hal itulah yang dapat menentukan siapa yang harus bertanggung jawab, apakah Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian ataukah Penyelenggara Sarana Perkeretaapian. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan

prasarana perkeretaapian. Sementara Penyelenggara Sarana Perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.

Di lain sisi, pertanggungjawaban perdata PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan ke tempat tujuan akibat terjadinya kecelakaan kereta api Ibu Harmawiyati dan kecelakaan kereta api Bapak Joni Irawan berupa pertanggungjawaban kompensasi. Tanggung jawab yang diberikan PT KAI berupa pemberian kompensasi terhadap keterlambatan kereta api terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api. Pemberian kompensasi terhadap keterlambatan kereta api terhadap penumpang ini dibagi menjadi 2 (dua), yaitu pemberian kompensasi terhadap keterlambatan kereta perkotaan dan pemberian kompensasi terhadap keterlambatan kereta antar kota. Dalam kasus ini, termasuk ke dalam pemberian kompensasi terhadap keterlambatan kereta antar kota.

Pemberian kompensasi terhadap keterlambatan kedatangan kereta api antar kota terdapat pada Pasal 6 Ayat (1) PM. No. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api telah mengatur mengenai kompensasi apabila terjadi keterlambatan. Pasal tersebut berbunyi “Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan keterlambatan datang di stasiun kereta api tujuan pada perjalanan kereta api antarkota, maka setiap penumpang mendapatkan kompensasi berikut:

1. Lebih dari 3 (tiga) jam wajib diberikan minuman dan makanan ringan; dan
2. Selanjutnya lebih dari 5 (lima) jam diberikan kompensasi berupa makanan berat dan minuman.

Pemberian kompensasi kepada konsumen akibat terjadinya keterlambatan kereta api berupa minuman dan makanan tersebut harus sesuai dengan nominal harga yang telah ditetapkan. Nominal harga minuman dan makanan tersebut dibagi menurut kelas layanan kereta api sebagai berikut:

1. Kereta api kelas ekonomi, pemberian kompensasi berupa minuman dan makanan seharga Rp 10.000,00 (Sepuluh Ribu Rupiah);
2. Kereta api kelas bisnis, pemberian kompensasi berupa minuman dan makanan seharga Rp 15.000,00 (Lima Belas Ribu Rupiah);
3. Kereta api kelas eksekutif, pemberian kompensasi berupa minuman dan makanan seharga Rp 20.000,00 (Dua Puluh Ribu Rupiah).

Namun, tidak semua konsumen tersebut mendapatkan ganti rugi ketika mengalami keterlambatan kereta api. Hal tersebut dikarenakan konsumen dituntut untuk mengajukan keluhan atau aduan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop VI Yogyakarta melalui *Customer Service*. Prosedur yang harus dilakukan oleh konsumen untuk mendapatkan haknya dianggap rumit dan berbelit oleh konsumen sehingga konsumen lebih memilih untuk acuh dan tidak peduli akan haknya.

Faktor yang menyebabkan dapat terjadinya keterlambatan kedatangan pada rangkaian kereta api sehingga tidak memenuhi kewajiban tersebut maupun karena kelalaian dan/atau yang kedua, dikarenakan keadaan memaksa (*overmacht*), *force majeure*, artinya adanya kejadian-kejadian di luar kemampuan PT KAI dalam menjalankan kewajibannya. Sebagai pihak penyelenggara sarana perkeretaapian PT KAI mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang, pengguna jasa perkeretaapian, dalam hal tanggung jawab ini, terdapat dua bentuk yang dibedakan antara tanggung jawab pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan pihak penyelenggara sarana perkeretaapian (Siti Nurbaya, 2017:136).

Tanggung jawab yang timbul karena adanya keterlambatan kereta api dibebankan pada PT KAI (Persero). Hal tersebut dikarenakan PT KAI (Persero) lalai dalam melakukan kewajibannya sebagaimana yang telah diperjanjikan, sehingga PT KAI (Persero) melakukan wanprestasi terhadap perjanjian yang dilakukan dengan konsumen pengguna jasa kereta api. Wanprestasi yang dilakukan oleh PT KAI (Persero) menimbulkan tanggung jawab atas wanprestasi yang mengakibatkan PT KAI (Persero) mendapatkan sanksi atas kelalaiannya tersebut berupa ganti rugi dengan melakukan pembayaran kerugian yang diderita oleh konsumen.

D. Simpulan

Tanggung jawab PT KAI (Persero) DAOP VI Yogyakarta dilakukan sebagai akibat kelalaian yang menimbulkan tidak terpenuhinya prestasi yang diperjanjikan. Tanggung jawab tersebut berupa ganti rugi dengan membayar kerugian yang diderita oleh konsumen. Berdasarkan Pasal 5 Permenhub 47 tahun 2014, bentuk ganti rugi tersebut berupa makanan dan minuman ringan apabila keterlambatan kereta api terjadi selama lebih dari 3 (tiga) jam, pemberian makanan dan minuman berat apabila keterlambatan kereta api telah terjadi selama 5 (lima) jam atau lebih, dan penyediaan angkutan lain berupa penggantian kereta api atau alat transportasi lain atau pemberian ganti rugi senilai harga tiket apabila terjadi hambatan di dalam perjalanan kereta api yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan.

E. Saran

PT Kereta Api Indonesia (Persero) menambah sarana dan prasarana baru dengan kondisi yang layak beroperasi dan harus lebih berperan aktif dalam memberikan sosialisasi kepada konsumen terkait adanya kompensasi atas ganti rugi atas keterlambatan kedatangan kereta api. Penumpang juga harus lebih aktif dalam mencari tahu informasi dan pengetahuan terkait dengan hak-haknya. Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan perlu merubah aturan terkait kompensasi yang diberikan kepada penumpang yang apabila terjadi keterlambatan kereta api.

F. Persantunan

Saya berterima kasih kepada Bapak/Ibu karyawan PT Kereta Api Indonesia Daop VI Yogyakarta yang telah berkenan meluangkan waktu serta mencurahkan tenaga dan pikiran untuk bersedia sebagai nara sumber dalam penelitian ini, yaitu:

1. Ibu Rani Martini (Junior Manajer Humas)
2. Bapak Erlangga (Bagian Humas)

G. Daftar Pustaka

Buku

Celina Tri Siwi Kristiyanti. 2011. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Sinar Grafika

H. M. N. Purwosutjipto. 1981. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*. Jakarta: Djambatan

Mariam Darus Badzrulzaman, dkk. 2001. *Kompilasi Hukum Perdata*. Bandung: Citra Aditya Bakti

Subekti. 2004. *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Intermesa

Jurnal

Fakhri Nur Akmal & H.K. Martono. “Pertanggungjawaban Keterlambatan Penerbangan Akibat Penggantian Jenis Pesawat Udara yang dilakukan oleh Pengangkut (Contoh Kasus: Tidak Terangkutnya Penumpang pada Penerbangan Lion Air JT-1341 Tahun 2018)”. *Jurnal Hukum Adigama*. Jakarta

Asmarsha Qathrinada. “Kompensasi sebagai Bentuk Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dalam Keterlambatan Jadwal Penerbangan Komersial di Indonesia.” *Jurnal Privat Law* Vol. VII No. 1 Januari - Juni 2019. Surakarta

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM. 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1571