

# **TANGGUNG JAWAB PT KAI TERHADAP BARANG BAWAAN PENUMPANG BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO.08 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN\***

Oleh:

Oktaviana Surya Putri\*\*

I Made Dedy Priyanto\*\*\*

Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum  
Universitas Udayana

## **ABSTRAK :**

Berdasarkan data statistik tahun 2009-2013 terjadi peningkatan mobilitas angkutan perkeretaapian. Hal ini mengakibatkan perlu diketahuinya tanggung jawab PT KAI sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian. Yang mana, perlu ada untuk mendukung hak dari konsumen yang menjadi pengguna jasa perkeretaapian. Tanggung jawab tersebut diadakan sebelum dan sesudah terjadinya kecelakaan dan kehilangan barang penumpang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh yang diberikan oleh PT KAI melalui peraturan perundang-undangan. Karena harus diingat bahwa peraturan perundang-undangan mengedepankan keselamatan dari angkutan. Metode yang diterapkan adalah metode normatif dengan pendekatan perundang-undangan yang mengkaji berbagai peraturan yang berkaitan dengan dengan tanggung jawab PT KAI. Namun, pada nyatanya tanggung jawab oleh PT KAI yang diberikan oleh peraturan perkeretaapian belum mencakup perlindungan atas barang bawaan penumpang yang hilang karena kecelakaan yang disebabkan oleh *human error*. Maka akan dikaji melalui undang-undang perlindungan konsumen untuk mengetahui ada pada siapa yang tanggung jawab tersebut. Dalam undang-undang perlindungan konsumen menyatakan harus adanya informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa yang secara riil belum diterapkan oleh PT KAI. Oleh karena itu PT KAI secara mutlak bertanggungjawab atas kehilangan barang bawaan sebagai akibat informasi yang tidak secara eksplisit ada.

---

\* Tulisan ini merupakan tulisan ilmiah diluar ringkasan skripsi.

\*\* Oktaviana Surya Putri adalah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Udayana, [oktasurya16@gmail.com](mailto:oktasurya16@gmail.com).

\*\*\* I Made Dedy Priyanto, S.H., M.Kn. adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Udayana, [dedy.priyanto23@yahoo.com](mailto:dedy.priyanto23@yahoo.com).

## **Kata Kunci : Tanggung jawab, Peraturan, PT KAI, Penumpang**

### *ABSTRACT :*

*Based on the statistic data in 2009-2013, the mobility train load is increase. This implied that the executor of PT KAI has to understand about their responsible as service provider for customer, including preventing and the solution. This research aimed to detect how far PT KAI serve the customer trough act regulation. Beacause have to remember if act regulation which give safety as priority. Normative method is used with statue approach that discuss abaout all of responsible of PT KAI. However, in reality responsibility by PT KAI provided by the railway regulation does not yet cover the protection of passenger's luggage lost due to the accident caused by human error. It will then be reviewed through a consumer protection law to find out who is responsible for it. The consumer protection law states that there should be true, clear and honest information about the condition and guarantee of goods and / or services that have not been applied by PT KAI in real terms. Therefore PT KAI is absolutely responsible for the loss of luggage as a result of information that does not explicitly exist.*

**Keywords: Responsibility, Regulation, PT KAI, Customers**

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Indonesia adalah salah satu negara dengan moda pengangkutan yang lengkap, baik dari bidang laut, udara maupun darat untuk menunjang keberlangsungan kehidupan masyarakatnya yang merupakan dampak dari wilayah geografis Indonesia sendiri.

Kereta api sebagai salah satu contoh moda transportasi yang tetap eksis hingga kini. Secara sederhana menurut Muchtarudin Siregar, pengangkutan dapat dikatakan sebagai kegiatan-kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang atau orang/penumpang dari suatu tempat (asal) ke tempat tujuan.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Sution Usman, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, 1990, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, h.120.

Pengangkutan dilakukan dengan adanya perjanjian awal yang mana dalam pengangkutan dengan kereta api dibuktikan dengan adanya karcis/tiket yang diatur dalam Pasal 132 dan 141 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (yang kemudian disebut UU perkeretaapian) yang menyebutkan bahwa karcis/tiket merupakan tanda perjanjian yang mengharuskan pengangkut memberikan jasa yang telah dipilih oleh konsumen yang telah membayar.

Tujuan dari pengangkutan kereta api adalah untuk memperlancar perpindahan orang atau barang secara masal dengan selamat. Arti kata selamat ini menimbulkan persepsi bahwa perjalanan yang dilakukan haruslah aman dan nyaman. Maka merupakan tanggung jawab dari perusahaan angkutan perkeretaapian yang di sini sebagai penyelenggara sarana jasa untuk mempertanggungjawabkan apabila tidak tercapainya tujuan dari pengangkutan. Penyelenggara sarana perkeretaapian umum Indonesia sekarang ini dipegang oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Dewasa ini, jasa pengangkutan kereta api masih banyak di gemari di kalangan masyarakat. Di buktikan dengan naiknya jumlah angkutan barang dan orang, untuk kurun waktu 2009-2013 jumlah kenaikan 1,07 persen pertahun dan untuk barang mencapai 9,04% pertahun<sup>2</sup>. Peningkatan fasilitas juga perlu dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia terutama dalam menunjang kegiatan pengangkutan perkeretapian.

Peningkatan mobilitas terhadap jasa pengangkutan kereta api harus di dampingi dengan fasilitas yang menunjang selama perjalanan. Peninjauan harus dilakukan secara berkala sesuai

---

<sup>2</sup> Anonim, 2013, "Data Statistik Transportasi 2013", Serial Online, URL : <https://www.bps.go.id/website/pdf/publikasi/watermark%20StastistikTransp ortasi2013.pdf>, diakses pada 25 Mei 2017.

dengan ketentuan undang-undang untuk keselamatan dan nyaman. Namun, pada faktanya masih sering terjadinya musibah kecelakaan serta kasus kehilangan barang. Untuk masalah kecelakaan terdapat dua faktor yakni, karena faktor alam (*force majeure*) ataupun dari faktor manusia (*human error*). Sejalan dengan kecelakaan karena *human error* yang menimbulkan kehilangan barang bawaan penumpang maka perlu diketahui siapa yang berhak bertanggungjawab atas permasalahan tersebut.

Dalam masalah terjadinya kecelakaan ada langkah-langkah yang dapat diambil yakni langkah preventif dan represif. Dalam langkah preventif atau pencegahan adalah dengan di penuhinya Standar Pelayanan Minimal (SPM). Apabila sudah terjadi kecelakaan maka harus ada pembuktian kesalahan yang di tangani oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) guna mengetahui penyebab kecelakaan sebagai langkah represif atau penanggulangan. Apabila terbukti hal tersebut adalah kesalahan terhadap penyimpangan aturan dan SOP (*Standart operational Procedure*), perlu diadakan penanggulangan selanjutnya yakni pertanggungjawaban baik dari penyelenggara sarana maupun prasarana perkeretaapian. Maka dari itu, dalam jurnal ini, ingin mengkaji dan membahas mengenai pengaturan tentang Tanggung jawab PT KAI Terhadap Barang Bawaan Penumpang Berdasarkan Undang-undang No.08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (yang kemudian disebut UU Perlindungan Konsumen).

## **1.2 Masalah Yang Diangkat-Tujuan Penelitian**

Masalah yang diangkat oleh penulis adalah analisis mengenai tanggung jawab PT KAI apabila terjadi kecelakaan karena kesalahan manusia (*human error*) yang menyebabkan kehilangan barang bawaan penumpang. Sebagai penyelenggara

sarana kereta api hendaknya PT KAI melakukan tindakan represif sebagai pencegahan atas ketidaknyamanan yang akan terjadi. Dari sinilah perlu dikaji apakah tanggung jawab atas kehilangan barang bawaan penumpang saat terjadi kecelakaan karena *human error* berada pada PT KAI sebagai penyelenggara sarana kereta api. Dan apa akibat yang harus ditanggung oleh PT KAI.

## **II. ISI MAKALAH**

### **2.1 Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam pembahasan ini adalah metode penelitian normatif. Sumber bahan hukum yang terpenting adalah bahan hukum sekunder<sup>3</sup>. Bahan hukum sekunder yang di pergunakan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier yang disusun secara terstruktur. Dalam pembahasan ini juga menggunakan pendekatan perundang-undangan (*Statue Approach*) yang mana pendekatan ini adalah pendekatan dengan menggunakan *legislasi* dan *regulasi*<sup>4</sup>. Perundang-undangan yang nanti akan di bahas adalah yang bersangkutan atau selaras dengan penelitian yang diangkat.

### **2.2 Hasil Dan Pembahasan**

#### **2.2.1 Tanggung jawab PT KAI secara garis besar**

Istilah angkutan mengandung arti hasil dari perbuatan mengangkut atau menyatakan apa yang diangkut (muatan)<sup>5</sup>. Jenis angkutan yang menggunakan jasa perkeretapian ada dua, yaitu orang dan barang. Seperti tertuang dalam Pasal 1 angka 2 UU

---

<sup>3</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta, h.118.

<sup>4</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*, Cet. XII, Kencana, Jakarta, h.134.

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet. V, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, h.1.

Perkeretapian menyatakan bahwa “Perkeretaapian umum adalah perkeretapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang yang dipungut biaya”. Menurut Pasal 130 ayat (1) “Pengangkutan orang dengan kereta api dilakukan dengan kereta”. Sedangkan ppada Pasal 139 ayat (1) “Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong.”

Jadi angkutan orang adalah pengangkutan orang/manusia dengan sarana kereta api dengan menggunakan kereta. Sedangkan, untuk angkutan barang adalah pengangkutan barang dengan sarana kereta api dengan menggunakan gerbong. Yang mana kata “dengan” kereta pada pengangkutan orang diartikan “menggunakan” kereta secara gramatikal. Maka barang bawaan penumpang atau dalam undang-undang disebut orang menjadi satu kesatuan dengan orang tersebut karena barang bawaan juga diangkut menggunakan kereta yang tidak terpisah oleh si pembawa yakni si orang/penumpang yang harus diantarkan dengan selamat.

Ada tarif tertentu yang dipatok dalam jasa pengangkutan kereta api sebagai kompensasi yang ditunjukkan oleh kata “biaya”. Ketentuan tarif dibedakan menjadi dua yaitu tarif untuk orang dan untuk barang. Secara khusus tarif untuk orang ditentukan oleh penyelenggara sarana perkeretapian dan dilaporkan kepada Direktur Jendral sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 3 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM. 69 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perhitungan Dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api.

Berkaitan dengan masalah tanggung jawab dalam hal terjadinya kecelakaan atau kehilangan barang penumpang oleh pihak PT KAI alangkah lebih baik mengerti dahulu arti dari tanggung jawab itu sendiri. Menurut Peter Salim tanggung jawab

disini dapat dikategorikan sebagai 3 kelompok besar masing-masing “tanggung jawab” dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*<sup>6</sup>. *Accountability* dapat diartikan mengenai pembayaran atau yang berkaitan dengan istilah bidang ekonomi. Sedangkan *responsibility* dapat diartikan ikut memikul beban misalnya komandan bertanggungjawab terhadap prajuritnya. Dalam kaitan dengan permasalahan yang diangkat maka tanggung jawab arti *liability* yang akan dipergunakan. Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, tanggung jawab (*liability*) berarti menanggung segala sesuatu kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain atas namanya.

Konsep dari tanggung jawab hukum ini memiliki 3 (tiga) prinsip tanggung jawab yang mana sebagai berikut:

1. Tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*)

Beban pembuktian berada pada penumpang yang mana diharuskan dapat membuktikan bahwa kesalahan dilakukan oleh pengangkut dan barulah pengangkut bila terbukti akan bertanggungjawab. Prinsip ini dimuat dalam Pasal 1365 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPdt) Indonesia tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum (*general rule*)<sup>7</sup>.

2. Tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*)

Menurut prinsip ini, beban pembuktian berada pada pengangkut yang mana pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab atas kerugian dari segala penyelenggaraan pengangkutan. Terkecuali jika pengangkut dapat membuktikan lain yaitu, ia tidak bersalah maka pengangkut akan bebas dari beban pertanggungjawaban.

---

<sup>6</sup> Martono dan Ahmad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara*, Cet. II, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, h.213.

<sup>7</sup> Abdulkadir Muhammad, *op.,cit*, h.43.

### 3. Tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)

Pengangkut harus bertanggungjawab atas segala kerugian yang dialami angkutan tanpa adanya keharusan pembuktian kesalahan oleh pengangkut maupun angkutan.

#### **2.2.2 Tanggung Jawab PT KAI Apabila Terjadi Kecelakaan Dan Kehilangan Barang Penumpang**

Dalam aturan pokok yaitu UU Perkeretaapian juga menyebutkan akan adanya tanggung jawab tersebut. Pada Pasal 157 UU Perkeretaapian, dijelaskan bahwa pengangkutan dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggungjawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api. Tanggung jawab bermula saat pengguna jasa di angkut dari stasiun asal sampai stasiun tujuan. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Dalam hal pengangkutan barang, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggungjawab terhadap barang sejak diterimanya barang oleh pihak penyelenggara. Tanggung jawab akan diberikan apabila ada kerugian yang diderita oleh pengirim barang apabila barang hilang, rusak atau musnah. Kerugian yang dihitung tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh si pengirim. Serta penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggungjawab terhadap keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan seperti tertera pada Pasal 158 UU Perkeretaapian.

Terhadap pihak ketiga, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggungjawab atas kerugian yang terjadi selama proses pengoperasian selama pihak ketiga dapat membuktikan adanya kesalahan dari si pengangkut. Hak atas pengajuan ganti kerugian



selambat-lambatnya tiga puluh hari terhitung mulai tanggal terjadi kerugian. Hal ini di atur dalam Pasal 159 UU Perkeretaapian.

Dari pernyataan di atas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa prinsip tanggung jawab yang dipergunakan dalam tanggung jawab perkeretaapian adalah berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability*). Prinsip ini memiliki dasar yakni Pasal 1365 KUHPer yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum yang mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok yaitu :

1. Adanya perbuatan
2. Adanya unsur kesalahan
3. Adanya kerugian yang diderita
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian<sup>8</sup>

Dari penjelasan tanggung jawab diatas timbul pertanyaan diatur dimanakah tentang kehilangan barang bawaan penumpang yang hilang karena terjadi kecelakaan oleh *human error*. Tanggung jawab mengenai barang sebatas barang yang dikirim oleh pengirim atau pihak ketiga yang mendapat perhatian dari peraturan mengenai perkeretaapian.

Barang bawaan penumpang diangkut oleh kereta yang mengartikan tidak dapat di golongan dengan arti kata barang yang notabene diangkut dengan gerbong. Namun tanggung jawab orang/penumpang hanya sebatas fisik dari si orang/penumpang tersebut. Hal serupa juga disebutkan oleh UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang adanya ganti kerugian yang di lakukan oleh Asuransi yang mana hanya menyebutkan luka-luka, kematian dan cacat yang terjadi karena kecelakaan pengoperasian kereta api. Asuransi dipegang

---

<sup>8</sup> Celina Tri Siwi Krisdayanti, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cet. III, Sinar Grafika, Jakarta, h.93.

PT. Jasa Raharja. Serta Pasal 3 ayat (1) UU No.33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang jo. PP No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Peertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Pasal 2 ayat (1) menyebutkan adanya iuran wajib. Iuran wajib ini disetorkan kepada pemerintah dan penarikannya melalui karcis/tiket atau sudah menjadi satu dengan harga karcis/tiket yang merupakan bukti perjanjian antara penyedia sarana dan angkutan. Dengan adanya karcis/tiket ini angkutan mendapat pelayanan sesuai dengan tingkat yang di pilih. Dari pernyataan tersebut disimpulkan bahwa tidak adanya asuransi lain yang menanggung untuk ganti kerugian terhadap barang bawaan penumpang yang hilang karena kecelakaan selama pengoperasian kereta api.

Sangat di sayangkan karena dalam hal ini barang bawaan bukan merupakan objek dari angkutan, melainkan hanya penumpang<sup>9</sup> saja. Maka dari penjelasan diatas UU Perkeretaapian tidak mencantumkan perlindungan terhadap barang bawaan penumpang.

Apabila dikaitkan dengan asas *lex specialis derogat legi lex generalis*, maka UU tentang Perkeretaapian adalah *lex specialis* sedangkan UU Perlindungan Konsumen adalah *lex generalis*. Jika UU Perkeretaapian seperti dijelaskan diatas tidak mengatur adanya tanggung jawab atas kehilangan barang bawaan dari penumpang maka dilihat dari aturan yang umum yaitu UU Perlindungan Konsumen. Namun menetapkan UU Perlindungan Konsumen harus melewati kriteria dari asas diatas yang

---

<sup>9</sup> Maya Paramita, 2008, "Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi Dalam Perspektif Hukum Islam", Serial Online, URL : <http://digilib.uin-suka.ac.id/2334/1/BAB%20I%2CV.pdf>, diakses pada 27 Mei 2017.

menurut Bagir Manan ada beberapa prinsip yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Ketentuan-ketentuan yang didapati dalam aturan hukum umum tetap berlaku, kecuali yang diatur khusus dalam aturan hukum khusus tersebut
2. Ketentuan-ketentuan *lex specialis* harus sederajat dengan ketentuan-ketentuan *lex generalis* (undang-undang dengan undang-undang).
3. Ketentuan-ketentuan *lex specialis* harus berada dalam lingkungan hukum (rezim) yang sama dengan *lex generalis*<sup>10</sup>.

Menurut UU Perlindungan Konsumen mengatur bahwa pelaku usaha wajib menginformasikan hak dari konsumen yaitu pada Pasal 4 huruf c “hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa”. Hak dari konsumen ini juga merupakan kewajiban dari pelaku usaha yang diterangkan pada Pasal 7 huruf b UU Perlindungan Konsumen. Hak atas informasi ini sangat penting, karena tidak memadainya informasi yang di sampaikan kepada konsumen ini dapat juga merupakan salah satu bentuk cacat produk, yaitu yang dikenal dengan cacat intruksi atau cacat karena informasi yang tidak memadai<sup>11</sup>.

Menurut Lani Sidharta, informasi adalah data yang disajikan dalam bentuk yang berguna untuk membuat keputusan<sup>12</sup>. Informasi yang benar dan jelas dapat menjadi gambaran bagi konsumen tentang produk barang/jasa, karena dengan informasi tersebut konsumen dapat memilih produk yang

---

<sup>10</sup> Bagir Manan, 2004, *Hukum Positif Indonesia.(Satu Kajian Teoritik)*, FH UII Press, Jakarta, h. 56.

<sup>11</sup> Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, 2015, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cetakan ke-9, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, h.41

<sup>12</sup> Lani Sidharta, 1995, *Pengantar Sistem Informasi Bisnis*, PT ELEX Media Komputendo, Jakarta, h.28.

diinginkan serta terhindar dari kerugian akibat kesalahan penggunaan produk. Cara penyampaian informasi ada dua yaitu lisan dan tertulis. Bentuk dari penyampaian informasi pun ada beberapa yang dapat berupa representasi, peringatan dan instruksi.

Dalam penyampaian ketentuan umum untuk calon penumpang dapat secara lisan yaitu saat pembelian tiket secara langsung (*on the spot*) melalui pegawai yang melayani karcis/tiket, ataupun menggunakan pengumuman dengan bantuan pengeras suara agar jelas terdengar oleh calon penumpang sebelum membeli karcis/tiket. Untuk informasi tertulis dapat secara *online* maupun *offline*. Secara *online* dapat diakses pada laman resmi PT KAI yang mempermudah calon penumpang mengetahui ketentuan apa saja yang harus dilakukan sebelum memakai jasa kereta api. Sedangkan secara *offline* dapat dilihat pada karcis/tiket, atau papan pemberitahuan mudah untuk diketahui oleh calon penumpang.

Berkaitan dengan ketentuan untuk barang bawaan penumpang pada faktanya belum ada ketentuan yang mengatur baik secara lisan maupun tertulis. Secara lisan pada saat pembelian karcis/tiket (*on the spot*) tidak ada penyampaian mengenai ketentuan oleh pegawai. Dilain sisi secara tertulis pun demikian dalam karcis/tiket belum mencantumkan ketentuan umum untuk penumpang baik pembelian *online* ataupun *on the spot*. Bahkan ketentuan yang ada di laman resmi PT KAI juga tidak mencantumkan ketentuan mengenai barang bawaan penumpang<sup>13</sup>. Dari banyak fakta tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa PT KAI tidak menyampaikan informasi secara

---

<sup>13</sup> PT KAI, 2017, "Ketentuan Umum Angkutan Penumpang", Serial Online, URL : [https://kai.id/corporate/passenger\\_services/1](https://kai.id/corporate/passenger_services/1), diakses pada 16 Februari 2018.

benar dan jelas mengenai barang bawaan penumpang yang secara otomatis apabila terjadi kecelakaan dikarenakan *human error*, PT KAI secara otomatis bertanggungjawab.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa terjadi pelanggaran hukum oleh PT KAI karena ketiadaan informasi atau informasi yang tidak memadai mengenai tanggung jawab terhadap barang bawaan penumpang yang diatur dalam Pasal 4 huruf c dan Pasal 7 huruf b UU Perlindungan Konsumen. Maka PT KAI bertanggung jawab atas kehilangan barang apabila terjadi kecelakaan yang terbukti dari *human error* kepada penumpang secara *absolute liability*.

Akibatnya PT KAI harus memberikan kompensasi terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang yang merupakan hak dari konsumen dan kewajiban dari pelaku usaha yang diterangkan pada Pasal 4 huruf h dan Pasal 7 huruf f UU Perlindungan Konsumen. selain dalam pasal tersebut juga diterangkan mengenai ganti rugi sebagaimana bunyi Pasal 19 UU Perlindungan Konsumen yang menyebutkan :

- 1) Pelaku usaha bertanggungjawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- 2) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 3) Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.

Secara umum, tuntutan ganti kerugian atas kerugian yang dialami oleh konsumen sebagai akibat penggunaan produk (barang/jasa) oleh konsumen sebagai akibat penggunaan produk, baik yang berupa kerugian materi, fisik maupun jiwa, dapat didasarkan pada beberapa ketentuan yang telah dikategori, yaitu tuntutan ganti kerugian yang berdasarakan perbuatan wanprestasi dan tuntutan ganti kerugian berdasarkan melanggar hukum<sup>14</sup>.

Dengan tidak adanya kejelasan informasi yang harus diberikan kepada konsumen menyebabkan terjadinya pelanggaran oleh PT KAI. UU Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa hak dari konsumen adalah menerima informasi yang benar, jelas dan jujur hal mana hak tersebut juga menjadi kewajiban dari PT KAI sebagai pelaku usaha. Maka tuntutan atas ganti rugi oleh konsumen dapat berdasarkan pelanggaran hukum oleh PT KAI.

Pembatasan tanggung jawab yaitu penggantian kerugian dibatasi sebatas yang ditentukan oleh undang-undang. Ganti kerugian harus sedapat mungkin mengembalikan kedudukan dari konsumen yang dirugikan.

### **III. PENUTUP**

#### **3.1 Kesimpulan**

Berdasarkan bahan hukum pada bab-bab sebelumnya dapat disimpulkan sebagai berikut, walaupun PT KAI dalam UU No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapiaan bertanggungjawab atas barang tetapi hanya untuk barang yang dikirim oleh pihak pengirim ataupun pihak ketiga. Mengenai barang bawaan penumpang tidak menjadi tanggung jawab PT KAI. Apabila diingat asas *lex specialis derogat legi lex generalis* maka dapat dirujuk kepada UU No. 08 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang mana PT KAI melanggar atas ketentuan bahwa pelaku usaha

---

<sup>14</sup> Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, *op.,cit*, h.131.

wajib menginformasikan dengan benar, jelas dan jujur atas barang dan/atau jasa yang diperdagangkan. Sehingga apabila terjadi kecelakaan karena *human error* maka PT KAI bertanggungjawab secara mutlak.

### **3.2 Saran**

Seyogyanya PT KAI memberikan pengaturan mengenai barang bawaan agar tidak terjadi kerugian pada konsumen. Yang kemudian harus diinformasikan dengan benar, jelas dan jujur. Karena pencantuman informasi adalah penting adanya agar pelaku usaha tidak dikatakan cacat produk (cacat instruksi) untuk barang/jasa yang ia perdagangkan. Informasi mengenai ketentuan dapat disajikan dalam akses secara *online* maupun *offline*. Ataupun dapat dicantumkan dalam karcis/tiket ketentuan apa saja yang harus dipahami oleh konsumen agar jelas tanggung jawab diberikan kepada siapa tentang barang bawaan penumpang. Sehingga tidak terjadi pelanggaran terhadap ketentuan yang diberikan oleh UU Perlindungan Konsumen.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, 2015, *Hukum Perlindungan Konsumen*, cetakan ke-9, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Amiruddin dan Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Kridayanti, Celia Tri Siwi, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cet. III, Sinar Garfika, Jakarta.
- Manan, Bagir, 2004, *Hukum Positif Indonesia (Satu Kajian Teoritik)*, FH UII Press, Jakarta.
- Marzuki, Peter Mahmud, 2005, *Penelitian Hukum*, Cet. XII, Kencana, Jakarta.
- Martono dan Ahmad Sudiro, 2011, *Hukum Angkutan Udara*, Cet. II, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet. V, PT Citra Aditya Bakti.
- Sidharta, Lani, 1995, *Pengantar Sistem Informasi Bisnis*, PT ELEX Media Komputendo, Jakarta.
- Usman, Sution, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, 1990, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.

### JURNAL

- Paramita, Maya, 2008, "Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi VI Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi Dalam Perspektif Hukum Islam", Serial Online, URL : <http://:digilib.uin-suka.ac.id/2334/1/BAB%20I%2CV.pdf>, diakses pada 27 Mei 2017.

### INTERNET



Anonim, 2013, “Data Statistik Transportasi 2013”, Serial Online, URL : [https://www.bps.go.id/website/pdf\\_publicasi/watermark%20 Statistik Transportasi 2013.pdf](https://www.bps.go.id/website/pdf_publicasi/watermark%20Statistik%20Transportasi%202013.pdf), diakses pada 25 Mei 2017.

PT KAI, 2017, “Ketentuan Umum Angkutan Penumpang”, Serial Online, URL : [https://kai.id/corporate/passenger\\_services/1](https://kai.id/corporate/passenger_services/1), diakses pada 16 Februari 2018.

## **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Kitab Undang-undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek voor Indonesie*)

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1964 Nomor 137.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang dimuat dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1965 Nomor 28.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM. 69 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perhitungan Dan Penetapan Tarif Angkutan Orang Dengan Kereta Api.