



PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI-  
YOGYAKARTA ANTARA CV. RAMA DENGAN  
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER

**S K R I P S I**

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi  
syarat - syarat untuk menyelesaikan program  
studi Ilmu Hukum dan mencapai  
Gelara Sarjana Hukum

Oleh :

*Andi Wijatmiko*

NIM. 990710101153

Asal: n. diah  
Pembelian

Terima: 15 MAR 2004

No. Induk:

Pengantar:

*AW*

*hukum perjanjian*

Klass

346.02

WIT

P

*er*

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM

2004

**PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI –  
YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN  
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER**



**PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI –  
YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN  
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER**

**SKRIPSI**

Oleh :

**ANDI WIJATMIKO**  
NIM. 990710101153

Pembimbing :

**SUGIJONO, S.H**  
NIP. 131 403 358

Pembantu Pembimbing :

**ISWI HARIYANI, S.H**  
NIP. 131 759 755

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL R.I  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM  
2004**

**MOTTO**

“Kejujuran dan kepatuhan adalah 2 (dua) hal yang saling berkaitan dalam pelaksanaan suatu perjanjian” . \*)



---

\*) Wiryono Prodjodikoro, 1989. Asas-asas Hukum Perjanjian. Bandung : Sumur.

### PERSEMBAHAN

Bismillaahir rohmaanir rohim, skripsi ini kupersembahkan kepada :

1. Ayahanda Soemarsono dan Ibunda Sutarti tercinta yang telah mengasuh, membimbing, memberikan semangat dan motivasi serta doanya.
2. Almamaterku Fakultas Hukum Universitas Jember.
3. Guru-guruku yang telah mendidik dan memberikan ilmu dengan ikhlas
4. Kakak-kakakku tercinta : Adi Siswantoro, Eny Kustiarsih, Sri Indriati Kusmarini yang selalu memberikan kehangatan dan keharmonisan keluarga.

PERSETUJUAN

Dipertahankan dihadapan panitia penguji pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 25 (Dua Puluh Lima)

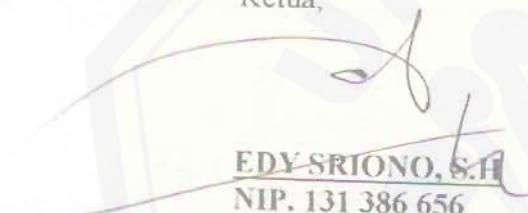
Bulan : Pebruari

Tahun : 2004

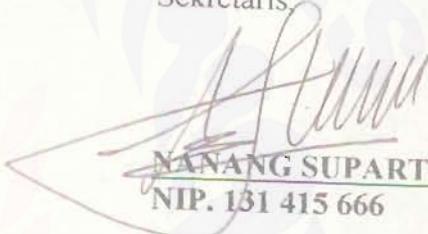
Diterima oleh panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji,

Ketua,

  
EDY SRIONO, S.H.  
NIP. 131 386 656

Sekretaris,

  
NANANG SUPARTO, S.H.  
NIP. 131 415 666

Anggota Panitia Penguji,

1. SUGJONO, S.II  
NIP. 131 403 358

2. ISWI HARIYANI, S.H.  
NIP. 131 759 755

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :

PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI –  
YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN  
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER

Oleh :

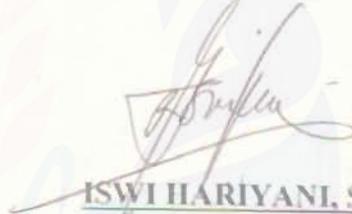
ANDI WIJATMIKO  
NIM. 990710101153

Pembimbing,



SUGJONO, S.H  
NIP. 131 403 358

Pembantu Pembimbing



ISWI HARIYANI, S.H  
NIP. 131 759 755

Mengesahkan,

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL R.I  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM

Dekan,



  
KOPONG PARON PIUS, S.H., S.U.  
NIP. 130 808 985

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-NYA, akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI – YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAOP IX JEMBER”**.

Skripsi ini mengangkat masalah bagaimana pelaksanaan perjanjian berlangsung, faktor yang mendukung dan kendala yang dihadapi selama perlaksanaan berlangsung serta upaya penyelesaian apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

Skripsi ini ditulis guna melengkapi salah satu persyaratan dalam mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.

Keberhasilan penulisan skripsi ini bukanlah semata kerja mandiri penulis, akan tetapi atas bantuan dan kerjasama dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis mengucapkan terimah kasih dan rasa hormat sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Sugijono, S.H. selaku Pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan, arahan dan tuntunan terhadap kelangsungan skripsi ini.
2. Ibu Iswi Hariyani, S.H. selaku Pembantu Pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan masukan yang berarti bagi keberhasilan skripsi ini.
3. Bapak Edy Sriono, S.H Ketua Panitia Ujian Skripsi ini yang telah memberikan petunjuk dan koreksi atas penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Nanang Suparto, S.H selaku Sekretaris Panitia Ujian Skripsi ini yang telah memberikan saran dan petunjuk atas penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Kopong Paron Pius, S.H, S.U selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember.
6. Bapak I Wayan Yasa, S.H. selaku Ketua Jurusan Hukum Keperdataan
7. Bapak Hardiman, S.H. selaku Dosen Wali yang telah membimbing selama kuliah.
8. Seluruh Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Jember.

9. Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT KAI (Persero) DAOP IX Jember yang telah banyak membantu dan memberikan bimbingan serta arahan dalam penulisan skripsi ini dan seluruh karyawan PT KAI (Persero) DAOP IX Jember.
10. Bapak Anton selaku Pimpinan CV Rama Cabang Banyuwangi yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi ini.
11. Teman-temanku sekaligus saudara-saudaraku yang selalu bersama dan membantuku dalam suka maupun duka selama ini : Topan, Maria, Mahendra, Rita, Catur, Tono, Anie, Bhisma, Dedy Depok, Ike, Nazar, Hendy, Indro.
12. Rental Brantas (*thank's for your rent*) dan suhu Arief.
13. Teman-teman angkatan '99 semoga kita selalu kompak dan bersama selalu.
14. Semua pihak yang telah membantu, yang tidak mungkin disebutkan satu-persatu.

Semoga Allah SWT, membalas semua budi baik yang telah diberikan kepada penulis. Besar harapan penulis, skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu hukum dan masyarakat luas. Kritik dan saran yang bersifat membangun tetap penulis harapkan demi penyempurnaan penulisan skripsi ini.

Jember, Pebruari 2004

Penulis



PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI-  
YOGYAKARTA ANTARA CV. RAMA DENGAN  
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER

**S K R I P S I**

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi  
syarat - syarat untuk menyelesaikan program  
studi ilmu Hukum dan mencapai  
Gelar Sarjana Hukum

Asal:	n. diah Pembelian	Klass
Terima ng:	15 MAR 2004	346.02 WIJ
No. Induk:		P
Oleh :	Pengantar: <i>SW</i>	<i>er</i>

*Anði Wijatmiko*  
NIM. 990710101153

*Hukum perjanjian*

PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI-  
YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN  
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER



PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI –  
YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN  
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER

SKRIPSI

Oleh :

ANDI WIJATMIKO  
NIM. 990710101153

Pembimbing :

SUGJONO, S.H  
NIP. 131 403 358

Pembantu Pembimbing :

ISWI HARIYANI, S.H  
NIP. 131 759 755

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL R.I  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM  
2004

**MOTTO**

“Kejujuran dan kepatuhan adalah 2 (dua) hal yang saling berkaitan dalam pelaksanaan suatu perjanjian” . \*)



---

\*) Wiryono Prodjodikoro, 1989. Asas-asas Hukum Perjanjian. Bandung : Sumur.

### PERSEMBAHAN

Bismillaahir rohmaanir rohim, skripsi ini kupersembahkan kepada :

1. Ayahanda Soemarsono dan Ibunda Sutarti tercinta yang telah mengasuh, membimbing, memberikan semangat dan motivasi serta doanya.
2. Almamaterku Fakultas Hukum Universitas Jember.
3. Guru-guruku yang telah mendidik dan memberikan ilmu dengan ikhlas
4. Kakak-kakakku tercinta : Adi Siswanto, Eny Kustiarsih, Sri Indriati Kusmarini yang selalu memberikan kehangatan dan keharmonisan keluarga.



PERSETUJUAN

Dipertahankan dihadapan panitia penguji pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 25 (Dua Puluh Lima)

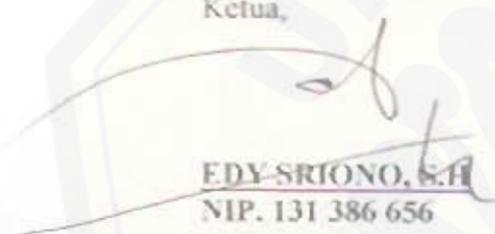
Bulan : Pebruari

Tahun : 2004

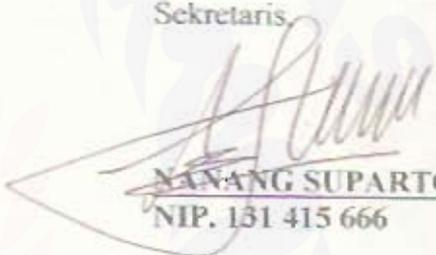
Diterima oleh panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji,

Ketua,

  
EDY SRIONO, S.H  
NIP. 131 386 656

Sekretaris

  
NANANG SUPARTO, S.H.  
NIP. 131 415 666

Anggota Panitia Penguji,

1. SUGJONO, S.H  
NIP. 131 403 358

2. ISWI HARIYANI, S.H.  
NIP. 131 759 755

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :

PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN  
RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI –  
YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN  
PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DAOP IX JEMBER

Oleh :

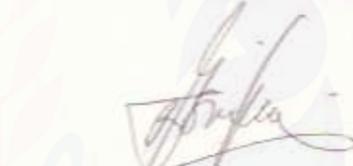
ANDI WLJATMIKO  
NIM. 990710101153

Pembimbing,



SUGLONO, S.H.  
NIP. 131 403 358

Pembantu Pembimbing



ISWI HARIYANI, S.H.  
NIP. 131 759 755

Mengesahkan,

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL R.I  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM

Dekan,



KOPONG PARON PIUS, S.H., S.U.  
NIP. 130 808 985

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-NYA, akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI – YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAOP IX JEMBER”**.

Skripsi ini mengangkat masalah bagaimana pelaksanaan perjanjian berlangsung, faktor yang mendukung dan kendala yang dihadapi selama pelaksanaan berlangsung serta upaya penyelesaian apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

Skripsi ini ditulis guna melengkapi salah satu persyaratan dalam mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.

Keberhasilan penulisan skripsi ini bukanlah semata kerja mandiri penulis, akan tetapi atas bantuan dan kerjasama dari berbagai pihak, oleh karena itu penulis mengucapkan terimah kasih dan rasa hormat sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Sugijono, S.H. selaku Pembimbing yang telah banyak memberikan bimbingan, arahan dan tuntunan terhadap kelangsungan skripsi ini.
2. Ibu Iswi Hariyani, S.H. selaku Pembantu Pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan masukan yang berarti bagi keberhasilan skripsi ini.
3. Bapak Edy Sriono, S.H. Ketua Panitia Ujian Skripsi ini yang telah memberikan petunjuk dan koreksi atas penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Nanang Suparto, S.H. selaku Sekretaris Panitia Ujian Skripsi ini yang telah memberikan saran dan petunjuk atas penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Kopong Paron Pius, S.H., S.U. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember.
6. Bapak I Wayan Yasa, S.H. selaku Ketua Jurusan Hukum Keperdataan
7. Bapak Hardiman, S.H. selaku Dosen Wali yang telah membimbing selama kuliah.
8. Seluruh Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Jember.

9. Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT KAI (Persero) DAOP IX Jember yang telah banyak membantu dan memberikan bimbingan serta arahan dalam penulisan skripsi ini dan seluruh karyawan PT KAI (Persero) DAOP IX Jember.
10. Bapak Anton selaku Pimpinan CV Rama Cabang Banyuwangi yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi ini.
11. Teman-temanku sekaligus saudara-saudaraku yang selalu bersama dan membantuku dalam suka maupun duka selama ini : Topan, Maria, Mahendra, Rita, Catur, Tono, Anie, Bhisma, Dedy Depok, Ike, Nazar, Hendy, Indro.
12. Rental Brantas (*thank's for your rent*) dan suhu Arief.
13. Teman-teman angkatan '99 semoga kita selalu kompak dan bersama selalu.
14. Semua pihak yang telah membantu, yang tidak mungkin disebutkan satu-persatu.

Semoga Allah SWT, membalas semua budi baik yang telah diberikan kepada penulis. Besar harapan penulis, skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu hukum dan masyarakat luas. Kritik dan saran yang bersifat membangun tetap penulis harapkan demi penyempurnaan penulisan skripsi ini.

Jember, Pebruari 2004

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PEMBIMBING .....	ii
HALAMAN MOTTO .....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN .....	v
HALAMAN PENGESAHAN .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	ix
RINGKASAN .....	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.1 Ruang Lingkup .....	5
1.2 Perumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan Penulisan .....	5
1.4.1 Tujuan Umum .....	6
1.4.2 Tujuan Khusus .....	6
1.4 Metodologi .....	6
1.5.1 Pendekatan Masalah .....	6
1.5.2 Sumber data .....	7
1.5.3 Metode Pengumpulan Data .....	7
1.5.4 Analisis Data .....	8
<b>BAB II FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI</b>	
2.1 Fakta .....	9
2.2 Dasar Hukum .....	10
2.3 Landasan Teori .....	11
2.3.1 Perjanjian Secara Umum .....	11

2.3.2 Sejarah Perkeretaapian di Indonesia.....	16
2.3.3 Pengertian Perusahaan Perseroan dan Status Badan Hukumnya.....	17
2.3.4 Pengertian Perusahaan komanditer (CV).....	20
2.3.4 Pengertian Wanprestasi.....	21

### BAB III PEMBAHASAN

3.1 Pelaksanaan Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta Antara CV Rama Dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.....	23
3.1.1 Dasar Pelaksanaan Perjanjian.....	30
3.1.2 Bentuk dan Isi Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kerta Api.....	32
3.1.3 Keabsahan Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api.....	34
3.1.4 Akibat Hukum yang timbul dari Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kerta Api.....	37
3.2 Kendala-kendala Yang Dihadapi Dalam Pelaksanaan Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api..	40
3.3 Upaya Penyelesaian Hukum Bila Terjadi Wanprestasi Oleh Salah Satu Pihak Dalam Pelaksanaan Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api.....	44

### BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan.....	47
4.2 Saran.....	48

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN – LAMPIRAN

## DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat Pengantar Konsultasi Kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.
2. Surat Keterangan Telah Melakukan Konsultasi Dari PT Kereta Api Indonesia (persero) DAOP IX Jember.
3. Surat Pengantar Konsultasi Kepada CV Rama.
4. Surat Keterangan Telah Melakukan Konsultasi Dari CV Rama.
5. Surat Perjalanan Melakukan Penelitian Pada Restoran Kereta Api Sri Tanjung.
6. Daftar Menu Makanan Yang Dijual Pada Restoran Kereta Api Sri Tanjung.
7. Surat Perjanjian Antara CV Rama Dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api Dengan Pelayanan Tambahan Dalam Kereta Api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP Tahun 2004.
8. Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Perkeretaapian.

## RINGKASAN

Pelayanan di atas kereta api merupakan proses pelayanan yang cukup lama, hal ini terkait dengan lamanya penumpang tersebut di atas kereta api dan saat naik kereta sampai di tempat tujuan. Oleh karena itu pelayanan di atas kereta api disamping dituntut adanya sikap profesionalisme dari petugas di atas kereta api antara lain cakap, terampil, cepat, cermat, ramah, tanggap dan lain-lain perlu diperhatikan pula kondisi seperti fasilitas yang ada di atas kereta antara lain : kondisi lampu penerangan, kondisi kebersihan kereta dan fasilitasnya, kualitas rasa dan variasi menu restoran kereta api.

Pelaksanaan pelayanan di atas kereta api mutlak diperlukan adanya keterpaduan pelayanan di antara pihak-pihak yang terkait, yaitu kru kereta api dan kru restoran kereta api. Dengan adanya keterpaduan pelaksanaan pelayanan yang baik maka diharapkan dapat memberikan pelayanan yang prima sehingga dapat memberikan kepuasan pada pelanggan.

Mengingat begitu penting dan vitalnya pelaksanaan pelayanan di atas kereta maka untuk itu PT Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan perjanjian dengan CV Rama tentang penyelenggaraan restoran kereta api, ini dilakukan dengan maksud untuk memberikan pelayanan makan dan minum serta kenyamanan lainnya kepada penumpang selama dalam perjalanan.

Berdasarkan uraian di atas maka kedua belah pihak sepakat untuk mengadakan suatu perjanjian yang lebih bersifat spesifik. Perjanjian yang spesifik ini dimaksudkan agar kedua belah pihak dapat melaksanakan hak-hak dan kewajiban-kewajibannya masing-masing tanpa ada yang dirugikan. Hal demikian menarik penulis untuk mengangkat dalam bentuk skripsi dengan judul : **"PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI – YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAOP IX JEMBER"**.

Berdasarkan latar belakang tersebut dapat dirumuskan permasalahan yaitu tentang pelaksanaan perjanjian berlangsung, faktor pendukung dan kendala yang dihadapi serta upaya penyelesaian bila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

Tujuan yang hendak dicapai adalah untuk mengkaji dan menganalisa serta mengetahui ketiga permasalahan diatas.

Metodologi dalam penulisan skripsi ini yaitu pendekatan masalah secara Yuridis Sosiologis. Sumber data yang digunakan meliputi sumber data sekunder dan sumber data primer. Metode pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan, studi dokumen dan studi lapangan. Metode analisa data yang digunakan adalah metode diskriptif kualitatif.

Hasil dari penulisan skripsi ini yaitu bahwa dalam pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember, penyelenggaraannya dilaksanakan oleh CV Rama mulai dari bahan makanan, pembuatan makanan, penjualannya serta susunan dari pada karyawannya. PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember sebagai penyedia tempat dan sebagai pengawas tugas CV Rama.

Pelaksanaan perjanjian tersebut dipengaruhi oleh faktor pendukung yaitu hal-hal yang dapat memperlancar jalannya pelaksanaan perjanjian dan faktor penghambat jalannya perjanjian yang dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu berasal dari pihak ketiga dan berasal dari para pihak itu sendiri.

Upaya penyelesaian yang dilakukan jika terjadi wanprestasi berupa pemberian peringatan, jalan musyawarah dan upaya pengadilan.

Saran yang dapat penulis berikan adalah CV Rama dalam menyelenggarakan restoran kereta api hendaknya selalu mengawasi tugas daripada pegawainya agar disiplin lagi dalam menjalankan tugasnya, PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAO IX Jember hendaknya bertindak lebih tegas mengenai faktor penghambat khususnya kepada para pedagang asongan, para pihak dalam perjanjian hendaknya lebih mengkonsentrasikan pada pekerjaannya masing-masing dan sebisa mungkin menghindari terjadinya wanprestasi dan pentingnya menyadari penyelesaian perselisihan dengan cara musyawarah yang memudahkan kedua belah pihak.



## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Bangsa Indonesia di dalam usahanya mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat, maka dilaksanakan pembangunan yang berupa pembangunan proyek sarana dan prasarana yang kesemuanya itu diharapkan dapat menciptakan kemakmuran dan kesejahteraan.

Usaha-usaha tersebut dilaksanakan dalam rangka untuk mewujudkan tujuan negara yaitu menuju masyarakat yang adil dan makmur yang merata materil dan spirituil berdasarkan Pancasila dan Undang – Undang Dasar 1945 dan juga untuk mewujudkan tujuan nasional yaitu melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Bangsa Indonesia sebagai negara yang terdiri dari banyak pulau sangat memerlukan sarana perhubungan yang baik demi kelancaran dan cita-cita bangsa. Sektor angkutan merupakan salah satu hal yang sangat penting dalam kegiatan masyarakat pada umumnya. Hal ini dapat dilihat di dalam kehidupan masyarakat Indonesia, dengan bentuk pelayanan jasa angkutan, orang dapat saling berhubungan satu sama lain atau dapat dengan mudah memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dapat dilakukan dengan bermacam-macam sarana angkutan yaitu angkutan darat, angkutan laut, angkutan udara.

Tujuan pembangunan nasional, sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, melihat betapa pentingnya peran transportasi maka manusia berusaha untuk menggunakan segala usaha agar dapat terwujud suatu sarana transportasi yang sesuai dengan kebutuhan



...va dimiliki, dipelihara dan  
...ortasi yang mempunya  
...n barang dari satu tempat  
...gan dari satu tempat ke  
...atur dapat merupakan alat  
... yang diangkut serta jarak  
... alat transportasi yang  
... transportasi dengan  
... oleh daya beli masyarakat.  
...aman yang aman, nyaman,  
...wujudkan tersedianya jasa  
...dirata dalam suatu sistem  
...cunjang pola distribusi

dioperasikan sendiri oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember selain itu juga mempunyai keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan alat transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota.

Keunggulan dan karakteristik perkeretaaspian tersebut perlu dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu, maka penyelenggaraannya mulai dari perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, pemeliharaan, dan pengoperasiannya perlu diatur dengan sebaik-baiknya, sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar alat transportasi yang pada akhirnya mampu meningkatkan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang secara aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Selaras dengan peningkatan tingkat pendapatan dan tingkat pendidikan semakin meningkat pula kualitas dan tuntutan kepuasan masyarakat pengguna jasa terhadap produk dan pelayanan jasa yang ditawarkan dari sektor *public service*. Disamping itu dalam menghadapi bisnis yang semakin tajam manajemen dituntut untuk memenuhi kebutuhan pelanggan dan harus selalu melakukan tetapi pelayanan secara berkesinambungan. Adanya peningkatan kualitas keinginan dan tuntutan kepuasan masyarakat pengguna jasa serta persaingan bisnis yang semakin tajam tersebut, PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember yang bergerak disektor *public service* yaitu sebagai penyelenggara dan penyedia jasa pelayanan transportasi di atas rel tidak bisa menghindari dari fenomena tersebut apabila tidak ingin ditinggalkan oleh konsumennya.

Pelayanan di atas kereta api merupakan proses pelayanan yang cukup lama, hal ini terkait dengan lamanya penumpang tersebut di atas kereta api dan saat naik kereta sampai di tempat tujuan. Oleh karena itu pelayanan di atas kereta api disamping dituntut adanya sikap profesionalisme dari petugas di atas kereta api antara lain cakap, terampil, cepat, cermat, ramah, tanggap dan lain-lain perlu diperhatikan pula kondisi seperti fasilitas yang ada di atas kereta antara

lain : kondisi lampu penerangan, kondisi kebersihan kereta dan fasilitasnya, kualitas rasa dan variasi menu restoran kereta api.

Pelaksanaan pelayanan di atas kereta api mutlak diperlukan adanya keterpaduan pelayanan di antara pihak-pihak yang terkait, yaitu kru kereta api dan kru restoran kereta api. Adanya keterpaduan pelaksanaan pelayanan yang baik maka diharapkan dapat memberikan pelayanan yang prima sehingga dapat memberikan kepuasan pada pelanggan. Puasnya pelanggan di atas kereta api maka diharapkan kejenuhan dan kekesalan pelanggan selama dalam perjalanan dapat dihindari yang pada akhirnya diharapkan dapat membawa pulang ke rumah berupa pengalaman atau kesan yang baik dan memuaskan.

Mengingat begitu penting dan vitalnya pelaksanaan pelayanan di atas kereta maka untuk itu PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember melakukan perjanjian dengan CV Rama tentang penyelenggaraan restoran kereta api, ini dilakukan dengan maksud untuk memberikan pelayanan makan dan minum serta kenyamanan lainnya kepada penumpang selama dalam perjalanan.

Berdasarkan uraian di atas maka kedua belah pihak sepakat untuk mengadakan suatu perjanjian yang lebih bersifat spesifik. Perjanjian yang spesifik ini dimaksudkan agar kedua belah pihak dapat melaksanakan hak-hak dan kewajiban-kewajibannya masing-masing tanpa ada yang dirugikan. Hal demikian menarik penulis untuk mengangkat dalam bentuk skripsi dengan judul : **"PELAKSANAAN PERJANJIAN TENTANG PENYELENGGARAAN RESTORAN KERETA API SRI TANJUNG BANYUWANGI – YOGYAKARTA ANTARA CV RAMA DENGAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAOP IX JEMBER"**.

## 1.2 Ruang Lingkup

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut, maka untuk membatasi ruang lingkungannya agar tidak terjadi kesimpangsiuran pengertian yang terlalu meluas dan kabur serta memudahkan pencapaian sasaran maka penulisan skripsi ini hanya mengenai perjanjian dan pelaksanaannya tentang penyelenggaraan restoran kereta api yang dibuat antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.

Pembahasan yang akan diuraikan di sini adalah mengenai aspek-aspek yuridis yang terdapat dalam isi perjanjian dan pelaksanaan daripada perjanjian tersebut, faktor pendukung dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaannya serta upaya yang dilakukan bila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

## 1.3 Rumusan Masalah

Setelah mengetahui latar belakang dan ruang lingkup maka dirumuskan permasalahan yang akan dibahas sebagai berikut :

1. bagaimana pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.
2. faktor pendukung dan kendala apa saja yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.
3. upaya penyelesaian yang dapat dilakukan bila salah satu pihak melakukan wanprestasi.

## 1.4 Tujuan Penulisan

Penulisan skripsi ini agar dapat diperoleh sasaran yang jelas dan sesuai dengan tujuan yang dikendaki maka perlu kiranya ditetapkan suatu tujuan penulisan. Tujuan penulisan di sini dibagi menjadi dua yaitu tujuan umum dan tujuan khusus.

#### 1.4.1 Tujuan Umum

Tujuan umum penulisan skripsi ini yaitu :

1. untuk memenuhi dan melengkapi tugas sebagai persyaratan pokok yang bersifat akademis guna mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember.
2. sebagai sarana penerapan ilmu pengetahuan khususnya disiplin ilmu hukum yang didapat selama kuliah di Fakultas Hukum Universitas Jember dengan praktek yang terjadi dalam kehidupan.

#### 1.4.2 Tujuan Khusus

Tujuan khusus yang ingin dicapai :

1. untuk mengkaji dan menganalisa pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api.
2. untuk mengkaji dan menganalisa faktor apa saja yang menjadi pendukung dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api.
3. untuk mengetahui upaya penyelesaian yang dapat dilakukan oleh para pihak bila terjadi wanprestasi.

#### 1.5 Metode Penelitian

Setiap karya ilmiah harus mengandung suatu kebenaran, valid dan berbobot. Dalam penulisan skripsi ini disamping mengadakan peninjauan di lapangan juga melakukan studi literatur yang kemudian dianalisa dan disimpulkan untuk memperoleh inti penyusunan skripsi ini. Untuk itu metode yang digunakan harus tepat.

##### 1.5.1 Pendekatan Masalah

Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode Yuridis Sosiologis yaitu pendekatan masalah yang berdasarkan sumber data sekunder dan data primer yang diperoleh dari lapangan. Maksudnya adalah untuk mengetahui penerapan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku di masyarakat, khususnya yang terkait dengan permasalahan (Rony Hanitjo Soemitro, 1990 : 10).

### 1.5.2 Sumber Data

Sumber data dapat dibedakan berdasarkan sumbernya yaitu sumber data sekunder dan sumber data primer.

#### 1. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder yaitu diperoleh melalui studi kepustakaan dengan mempelajari berbagai sumber yaitu membaca buku, pendapat para sarjana dan ahli hukum serta peraturan perundang-undangan dan surat perjanjian yang ada kaitannya dengan masalah akan dibahas.

#### 2. Sumber Data Primer

Sumber data primer yaitu diperoleh secara langsung di lapangan dari hasil wawancara atau interview dengan pihak-pihak yang bersangkutan atau lembaga-lembaga yang terkait dan pengamatan secara langsung. Dalam hal ini adalah Bapak Sutoyo selaku Kahumas dari pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dan Bapak Anton Selaku Pimpinan CV Rama Cabang Banyuwangi.

### 1.5.3 Metode Pengumpulan Data

Penulis dalam mengumpulkan data untuk penulisan dan pembahasan skripsi ini, maka penulis melakukan serangkaian penelitian. Penelitian yang dilakukan adalah :

#### 1. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan yaitu untuk mendapat data sekunder dengan mempelajari literatur, menelusuri peraturan perundang-undangan, majalah, surat kabar dan karya ilmiah dengan menitikberatkan pada teori-teori dan konsep-konsep yang erat kaitannya dengan masalah (Rony Hanitijo Soemitro, 1990 : 97). Studi kepustakaan yang penulis pakai dalam penulisan skripsi ini adalah dengan mempelajari literatur dan menelusuri peraturan perundang-undangan.

#### 2. Studi Dokumen

Suatu metode dengan mempelajari arsip-arsip atau dokumen-dokumen dari obyek penelitian dan pihak terkait yang mendukung analisa terhadap pembahasan.

### 3. Studi Lapangan

Suatu metode yang digunakan untuk mendapatkan data-data yang konkret yang pengumpulan datanya diperoleh secara langsung dengan jalan wawancara atau interview dengan pihak yang menjadi obyek atau yang berkaitan langsung dengan masalah yang akan diteliti serta pengamatan secara langsung pada pihak yang menjadi obyek.

#### 1.5.4 Analisa Data

Semua data yang terkumpul tersebut lalu dianalisa supaya dapat dipergunakan sebagai bahan bahasan yang bersifat deskriptif yaitu bahasan yang memberi gambaran secara lengkap dan jelas mengenai apa yang menjadi permasalahan dan dibandingkan dengan berbagai teori dan praktek yang ada di lapangan. Dalam analisa data seperti ini maka dalam skripsi ini penulis memakai metode deskriptif kualitatif yaitu cara memperoleh gambaran singkat suatu permasalahan yang tidak berdasarkan atas angka-angka bilangan statis melainkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Rony Hanitijo Soemitro, 1999 : 98).

Penulis dalam menarik kesimpulan, menggunakan metode penarikan kesimpulan secara deduktif yaitu suatu cara mengambil kesimpulan dari pembahasan yang bersifat umum menuju kesimpulan yang bersifat khusus.



## BAB II

### FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI

#### 2.1 Fakta

Pada hari Kamis tanggal 1 (satu) bulan Januari Tahun 2004 (Dua Ribu empat) PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dengan diwakili Drs. Saiful Echwan sebagai pihak pertama melakukan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api dengan CV Ramia yang diwakili oleh Hardjo Sutikno sebagai pihak kedua. Perjanjian tersebut diberi nama perjanjian tentang penyelenggaraan Restoran Kereta Api dengan Pelayanan Tambahan dalam Kereta Api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP dengan nomor pada pihak pertama HK.213/XII/04/D.IX.2003 dan nomor pada pihak kedua 299/RAMA/REST/XII/2003.

Perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api tersebut berisi klausul-klausul perjanjian antara lain :

1. Judul Perjanjian
2. Identitas para pihak
3. Ruang lingkup perjanjian
4. Maksud dan tujuan perjanjian
5. Isi perjanjian
6. Jangka waktu perjanjian
7. Upaya penyelesaian bila terjadi perselisihan
8. Penutup

Berdasarkan pada perjanjian tersebut syarat sahnya perjanjian telah terpenuhi sesuai dengan pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata sehingga perjanjian tersebut dianggap telah ada dan harus dilaksanakan, dengan adanya perjanjian ini maka timbul suatu perikatan yang mengharuskan adanya hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak.

Perjanjian yang dijadikan undang-undang bagi para pihak dalam pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan Restoran Kereta Api dengan

Pelayanan Tambahan dalam Kereta Api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP inilah yang menjadi fakta dalam penulisan skripsi ini.

## 2.2 Dasar Hukum

Dasar hukum yang dipergunakan sebagai landasan yuridis dalam penulisan skripsi ini adalah :

### 1. Kitab Undang – Undang Hukum Perdata

#### a. Pasal 1233

“Tiap-tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang”.

#### b. Pasal 1234

“Tiap-tiap perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu”.

#### c. Pasal 1313

“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”.

#### d. Pasal 1320

Untuk sahnya perjanjian diperlukan empat syarat :

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

#### e. Pasal 1338

Suatu perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Perjanjian-perjanjian itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan kata sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.

Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

#### f. Pasal 1792

“Pemberian kuasa adalah suatu perjanjian dengan mana seorang memberikan kekuasaan kepada seorang lain, yang menerimanya, untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan”.

2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian
  - a. Pasal 6 (2) :

“Badan usaha lain selain badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat diikutsertakan dalam kegiatan perkeretaapian atas dasar kerjasama dengan badan penyelenggara”.
3. Surat Perjanjian Antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dengan CV Rama Tahun 2004 Dengan Nomor Pada Pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember HK.213/XII//04/D.IX.2003 Dan Pihak CV Rama 299/RAMA/REST/XII/2003 tentang penyelenggaraan Restoran Kereta Api dengan Pelayanan Tambahan dalam Kereta Api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP.

### 2.3 Landasan Teori

#### 2.3.1 Perjanjian Pada Umumnya

Perihal ketentuan-ketentuan yang mengatur perjanjian terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Buku III tentang Perikatan. Kata perikatan ini mempunyai arti yang lebih luas dari pada perjanjian, sebab kata perjanjian tidak hanya mengandung pengertian hubungan hukum yang timbul dari perjanjian saja, tetapi juga perihal hubungan hukum yang sama sekali tidak bersumber dari Undang-Undang. Perikatan yang timbul dari Undang-Undang, tidak memerlukan adanya suatu persetujuan.

Hukum perjanjian yang diatur dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menganut sistem terbuka (*openbaar sistem*) artinya memberikan kebebasan yang seluas-luasnya kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian yang berisi dan bermacam apa saja asal tidak bertentangan dengan kesusifaan dan ketertiban umum.

Sistem terbuka mengandung suatu azas kebebasan membuat perjanjian. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata diatur dalam pasal 1338 ayat (1) yang berbunyi : “semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya.

Berdasarkan pada pasal tersebut, maka diperbolehkan untuk membuat perjanjian yang berupa dan berisi apa saja asal tidak bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan. Perjanjian itu mengikat mereka yang membuatnya seperti suatu Undang-Undang atau dengan kata lain dalam soal perjanjian diperbolehkan membuat Undang-Undang bagi diri sendiri.

Pasal-pasal perjanjian hanya berlaku sebagai hukum pelengkap, artinya para pihak dalam perjanjian itu dapat mengesampingkan berlakunya ketentuan-ketentuan atau pasal-pasal yang ada dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata apabila mereka membuat ketentuan sendiri.

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata memberikan pengertian terhadap apa yang dimaksud dengan perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dapat dirumuskan dan disimpulkan mengenai unsur-unsur perjanjian sebagai berikut :

1. Ada beberapa pihak;
2. Ada persetujuan antara pihak-pihak tersebut;
3. Ada tujuan yang akan dicapai;
4. Ada prestasi yang akan dilaksanakan;
5. Ada bentuk tertentu, baik lisan maupun tulisan;
6. Ada syarat-syarat tertentu.

Para sarjana memberikan definisi yang berbeda-beda mengenai perjanjian, antara lain :

1. Perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan (Abdul Kadir Muhammad , 1992:78).
2. Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal (R. Subekti, 1990:1).

3. Persetujuan adalah suatu perbuatan hukum, dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih (R. Setiawan, 1994:49).

Suatu perjanjian yang sah artinya perjanjian yang dibuat tersebut memenuhi syarat yang telah ditentukan oleh Undang-Undang. Syarat sahnya suatu perjanjian telah diatur dalam pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan diri.

Adanya kata sepakat antara mereka yang membuat perjanjian mengandung makna bahwa para pihak yang membuat perjanjian telah sepakat atau ada persesuaian kemauan atau saling menyetujui kehendak masing-masing yang dilahirkan para pihak dengan tanpa paksaan, kekeliruan dan penipuan. Persetujuan tersebut dapat dinyatakan secara tegas dan diam-diam. Akan tetapi terhadap perjanjian-perjanjian yang menghendaki adanya suatu bentuk atau perbuatan tertentu, maka kata sepakat saja belumlah cukup. Melainkan harus pula dipenuhi bentuk-bentuk atau perbuatan yang dikehendakinya. Terhadap perjanjian yang demikian ini adalah merupakan suatu pengecualian, misalnya perjanjian penitipan, perjanjian pinjam pakai.

2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan.

Siapa-siapa sajakah yang termasuk kategori orang-orang yang tidak cakap, dapat kita lihat dalam pasal 1330 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pasal tersebut menentukan bahwa tidak cakap membuat persetujuan-persetujuan adalah

1. Orang yang belum dewasa;
2. Mereka yang ditaruh dalam pengampunan;
3. Orang perempuan dalam hal-hal yang ditetapkan oleh Undang-Undang dan pada umumnya semua orang kepada siapa Undang-Undang telah melarang membuat persetujuan-persetujuan tertentu.

Mereka yang tergolong orang-orang yang belum dewasa adalah mereka yang belum mencapai umur genap 21 tahun dan tidak lebih dahulu telah kawin. Apabila perkawinan itu dibubarkan sebelum umur genap 21 tahun, maka mereka tidak kembali lagi dalam kedudukan belum dewasa (pasal 330 Kitab Undang-

Undang Hukum Perdata). Sedangkan yang dimaksud dengan mereka yang ditaruh di bawah pengampuan adalah setiap orang dewasa yang selalu berada dalam keadaan dungu, sakit otak atau mata gelap.

### 3. Suatu hal tertentu.

Sesuatu hal tertentu yang dimaksud dalam persyaratan ketiga ini adalah menyangkut obyek dari pada perjanjian haruslah jelas dan dapat ditentukan. Syarat ini perlu untuk menetapkan kewajiban dari pihak yang berkepentingan. Jika terjadi perselisihan maka suatu hal atau barang yang dimaksud dalam perjanjian paling sedikit harus ditentukan jenisnya. Menurut ketentuan pasal 1332 kitab Undang-Undang Hukum Perdata hanya barang-barang yang dapat diperdagangkan saja yang dapat dijadikan pokok perjanjian.

### 4. Adanya suatu sebab yang halal.

Suatu sebab (*causa*) yang halal dalam pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata itu bukanlah berarti hal yang mendorong atau menyebabkan orang membuat perjanjian melainkan sebab dalam arti "isi perjanjian itu sendiri" yang menggambarkan tujuan yang dicapai pihak-pihak, apakah dilarang undang-undang atau tidak. Disamping itu suatu sebab yang halal memuat pengertian bahwa dalam melakukan perjanjian harus memiliki maksud dan itikad yang baik karena tanpa adanya maksud dan itikad yang baik maka perjanjian tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum yang tetap sebaliknya bila suatu perjanjian mempunyai maksud dan itikad yang baik dan ada kejujuran maka perjanjian itu adalah sah.

Persyaratan pertama dan kedua dari pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata di atas merupakan persyaratan subyektif karena menyangkut subyek perjanjian. Hal ini membawa konsekuensi bahwa persyaratan ini harus dipenuhi dalam suatu perjanjian dan apabila tidak dipenuhi maka perjanjian tersebut harus dibatalkan atau salah satu pihak dapat minta pembatalan. Pembatalan perjanjian itu tentunya harus dimintakan kepada Pengadilan Negeri yang berwenang.

Persyaratan ketiga dan keempat merupakan persyaratan yang bersifat obyektif kerana menyangkut obyek perjanjian. Konsekuensinya jika persyaratan

ini tidak dipenuhi maka perjanjian ini batal demi hukum atau batal dengan sendirinya.

Selain itu hukum perjanjian juga menganut azas-azas, yaitu :

1. Azas perjanjian sebagai hukum mengatur

Hukum mengatur (*aanvullen recht/optimal law*) adalah peraturan-peraturan hukum yang berlaku bagi subyek hukum misalnya para pihak dalam suatu kontrak. Akan tetapi ketentuan hukum seperti ini tidak mutlak berlakunya karena jika para pihak mengatur sebaliknya yang berlaku adalah apa yang diatur oleh para pihak tersebut.

2. Azas kebebasan berkontrak

Azas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*) adalah suatu azas yang mengajarkan bahwa para pihak dalam suatu kontrak pada prinsipnya bebas untuk membuat atau tidak membuat kontrak, demikian juga kebebasannya untuk mengatur sendiri isi kontrak tersebut. Azas kebebasan berkontrak ini dibatasi oleh rambu-rambu hukum sebagai berikut :

- a. Harus memenuhi syarat sebagai suatu kontrak;
- b. Tidak dilarang oleh undang-undang;
- c. Tidak bertentangan dengan kebebasan yang berlaku;
- d. Tidak dilaksanakan dengan itikad baik.

3. Azas *pacta sunt servanda*

Azas *pacta sunt servanda* artinya perjanjian itu mempunyai kekuatan mengikat dan berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

4. Azas konsensual

Azas konsensual artinya adalah perjanjian lahir sejak detik tercapainya kesepakatan dan sudah sah jika kata sepakat tadi mengenai hal-hal pokok dan tidaklah diperlukan sesuai dengan formalitas.

5. Azas obligatoir

Azas obligatoir adalah suatu azas yang menentukan bahwa jika suatu kontrak telah dibuat, maka para pihak telah terikat tetapi keterikatannya itu hanya sebatas timbulnya hak dan kewajibannya (Munir Fuady, 2002:11).

### 2.3.2 Sejarah Perkeretaapian Indonesia

Perkeretaapian di Indonesia mulai berkembang sejak jaman penjajahan Belanda hingga saat ini. Negara Indonesia setelah memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, mengambil alih pimpinan perkeretaapian di pusat maupun di daerah-daerah dari penguasaan Jepang. Pengambilalihan pimpinan perkeretaapian tersebut dilaksanakan di kantor pusat Bandung pada tanggal 28 September 1945, sejak saat itulah perkeretaapian di Indonesia dikuasai dan di usahakan oleh Dewan Pusat Kereta Api (DKARI) dan pada tanggal 28 September 1945 dijadikan hari berdirinya Perkeretaapian di Indonesia. Pada masa itu kereta api berfungsi sebagai alat angkutan yang penting bagi angkutan penumpang ataupun barang.

Perkeretaapian di Indonesia setelah proklamasi kemerdekaan mengalami 3 (tiga) tahapan dalam perkembangannya yaitu :

1. Masa Perang Kemerdekaan

Tahun 1945-1950 bagi negara Indonesia dikenal dengan masa perang kemerdekaan. Kereta api sebagai salah satu sarana pemerintah

2. Peleburan DKA menjadi PNKA

3. Masa sesudah tahun 1970

Pada tahun 1949 diadakan perundingan penyerahan kembali kereta api dari Djawatan Kereta Api Republik Indonesia kepada *Staats Spoorwagen (SS)* milik Belanda. Berdasarkan Undang Undang Dasar (UUD) 1945 pasal 33 ayat (2) yang berbunyi “ cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara”, maka kereta api termasuk perusahaan yang penting bagi negara dan harus dikuasai oleh negara. Kemudian dikeluarkan pengumuman dari Menteri Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Nomor 2 tanggal 6 Januari 1950. Mulai tanggal 1 Januari 1950 Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) dan *Staats spoorwagen (SS)* digabung menjadi jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA).

Berdasarkan Undang-undang Nomor 19 Tahun 1960 mengenai Perusahaan Negara yang pelaksanaannya diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1963 maka tanggal 23 Mei 1963 Djawatan Kereta Api dilebur

manjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) yang pelaksanaannya mulai 1 Januari 1965. Dengan maksud untuk menyehatkan perusahaan maka Perusahaan Negara Kereta Api melalui Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 dialihkan menjadi bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) dengan Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Peraturan Pelaksananya dituangkan dalam surat keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 73/U/PHB - 75 tanggal 17 Maret 1975 perihal kedudukan PJKA.

Perkembangan terakhir yang terjadi di PJKA dalam rangka usaha yang mengarah pada perumisasi PJKA, maka berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Untuk menjadi Perumka antara lain dipersiapkan struktur organisasi yang dipersiapkan dengan bentuk susunan Perumka tersebut. Perubahan itu terjadi sejak tanggal 30 Oktober 1990 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1990.

Akhirnya Perumka diubah lagi bentuknya menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1999 tentang pengecualian terhadap perusahaan perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia dari kewenangan Menteri Keuangan berdasarkan Rapat umum pemegang saham dialihkan kepada Menteri Negara Pemberdayaan Badan Usaha Milik Negara dan juga Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) serta diperkuat lagi oleh akta Notaris Imas Fatimah Nomor 02 tanggal 1 Juni 1999 tentang PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah disahkan oleh Keputusan Menteri Kehakiman C 1717 RT 0101 tahun 1999 tanggal 1 Oktober 1999.

### 2.3.3 Pengertian Persero dan Status badan hukumnya

#### 1. Pengertian Persero

Persero sebagai akronim dari PERUSAHAAN PERSEROAN adalah merupakan salah satu bentuk badan usaha milik negara. Hal ini seperti dikatakan oleh Rudhi Prasetya (1996 : 88) sebagai berikut :

Suatu gejala universal, hampir semua negara dikenal adanya perusahaan dengan modal milik negara yang ditanamkan didalamnya. Umumnya

perusahaan demikian dinamakan "Perusahaan Negara" yang sekarang dikenal sebagai BUMN atau yang dalam kepustakaan dinamakan pula sebagai "Government Enterprise".

Pengertian perusahaan persero sendiri menurut pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Persero sebagai berikut :

Perusahaan perseroan, untuk selanjutnya disebut PERSERO adalah badan usaha milik negara yang dibentuk berdasarkan UU Nomor 9 Tahun 1969 yang berbentuk Perseroan Terbatas sebagaimana dimaksud dalam UU Nomor 1 Tahun 1995 yang seluruh atau paling sedikit 51% saham yang dikeluarkan dimiliki oleh negara melalui penyertaan modal secara langsung.

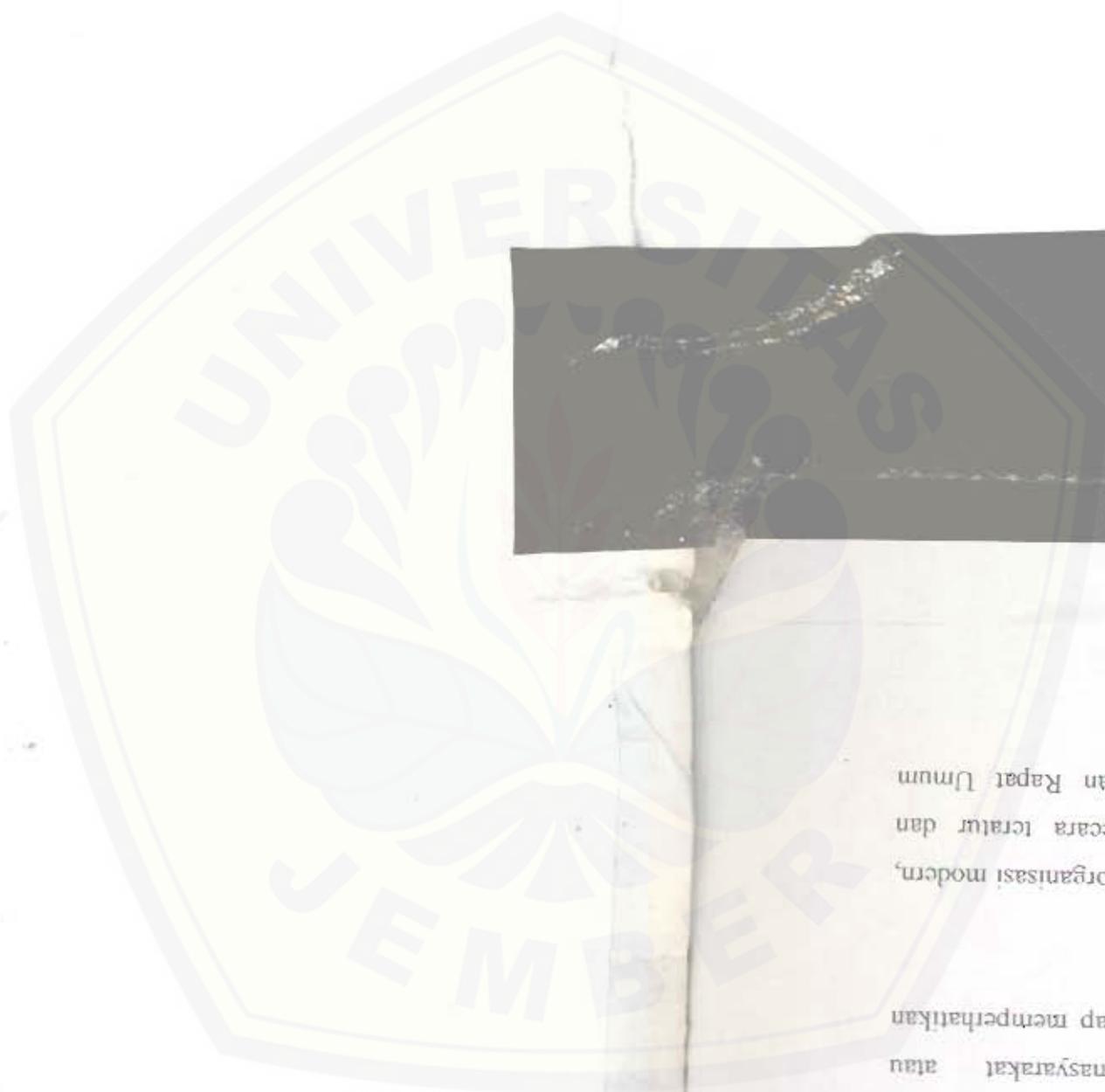
Perseroan Terbatas yang selanjutnya disebut Perseroan menurut pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas sebagai berikut: "badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya".

## 2. Status Badan hukumnya

Intruksi Presiden Nomor 17 Tahun 1967 menegaskan bahwa badan hukum ini berstatus badan hukum perdata yang berbentuk Perseroan Terbatas yang modalnya seluruh atau sebagian milik negara sehingga dimungkinkan diadakannya Joint atau Mixenterprise dengan swasta (nasional atau asing) dan adanya penjualan saham-saham perusahaan milik negara (Rudhi Prasetya, 1996:92).

Persero dalam akta pendiriannya harus dibuat dihadapan notaris. Dalam praktek bahkan diikuti prosedur dimintakan pengesahan Menteri Kehakiman, didaftarkan di pengadilan Negeri dan diumumkan dalam tambahan berita negara sebagaimana Perseroan terbatas (Rudhi Prasetya, 1996:99).

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan sebuah perusahaan perseroan (PERSERO) berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1999 tentang pengecualian terhadap perusahaan perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia (Persero) dari kewenangan Menteri Keuangan berdasarkan Rapat umum pemegang saham dialihkan kepada Menteri Negara Pemberdayaan Badan Usaha



...organ Rapat Umum  
...secara teratur dan  
...buah organisasi modern,  
...tetap memperhatikan  
...masyarakat atau  
...yang sifat usahanya  
...dapat pula didirikan  
...untuk keuntungan guna  
...sangat kuat baik dipasar  
...adalah menyediakan  
...tujuan perseroan.  
...kegiatan (ART) sehingga  
...dapat dalam

Menteri Keuangan berkedudukan sebagai RUPS bila seluruh saham Persero dimiliki oleh negara dan sebagai pemegang saham bila hanya sebagian saham Persero yang dimiliki oleh negara.

Direksi adalah organ Persero yang bertugas melaksanakan pengurusan Persero untuk kepentingan dan tujuan Persero, serta mewakili Persero baik di dalam maupun di luar Pengadilan. Pengangkatan dan pemberhentian Direksi Persero dilakukan oleh RUPS dan dalam hal ini Menteri Keuangan bertindak sebagai RUPS, pengangkatan Direksi ditetapkan oleh Menteri Keuangan atas usul Menteri teknis yang terkait.

Komisaris adalah organ Persero yang bertugas melakukan pengawasan dan memberikan nasihat kepada Direksi dalam menjalankan kegiatan pengurusan Persero termasuk pelaksanaan Rencana jangka panjang dan rencana kerja dan anggaran dasar serta ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pengangkatan dan pemberhentian Komisaris dilakukan oleh RUPS.

#### 4. Melakukan Hubungan Hukum Sendiri.

Sebuah Persero dapat melakukan hubungan hukum sendiri karena ia berkedudukan sebagai subjek hukum sejak mendapatkan pengesahan dari Menteri Kehakiman. Sebagai subjek hukum ia dibebani hak-hak dan kewajiban-kewajiban seperti orang. Ia dapat melakukan hubungan hukum sendiri dengan pihak ketiga, umumnya diwakili oleh pengurus Perseroan yang disebut Direksi, termasuk dalam hal mewakili baik di dalam maupun di luar Pengadilan (Abdul Kadir Muhammad, 1992:8 – 10).

#### 2.3.4 Pengertian Perusahaan Komanditer atau Comanditaire Vennootschap

Persekutuan Komanditer adalah persekutuan firma yang mempunyai satu atau beberapa orang persekutuan komanditer. Sekutu komanditer adalah sekutu yang hanya menyerahkan uang, barang atau tenaga sebagai pemasukan dalam persekutuan, sedangkan yang lain tidak turut campur dalam pengurusan atau penguasaan dalam persekutuan. Status seorang sekutu komanditer dapat dipersamakan dengan seorang yang menitipkan modal pada suatu perusahaan,

yang hanya menantikan hasil keuntungan dari uang, benda atau tenaga pemasukannya itu saja, sedangkan dia sama sekali lepas tangan dari pengurusan perusahaan (H. Muhamad Noor Purwosutjipto, 1999:73).

Persekutuan komanditer mempunyai dua macam sekutu yaitu sekutu kerja dan sekutu tidak kerja. Sekutu kerja atau sekutu komplementer adalah sekutu yang menjadi pengurus persekutuan, sedangkan sekutu yang tidak kerja atau sekutu komanditer tidak mengurus persekutuan.

Persekutuan komanditer ada tiga macam, yaitu :

1. Persekutuan komanditer diam-diam yaitu persekutuan yang belum menyatakan dirinya dengan terang-terangan kepada pihak ketiga sebagai persekutuan komanditer.
2. Persekutuan komanditer terang-terangan yaitu persekutuan komanditer yang dengan terang-terangan menyatakan dirinya sebagai persekutuan komanditer kepada pihak ketiga.
3. Persekutuan komanditer dengann saham yaitu persekutuan komanditer yang terang-terangan, yang modalnya terdiri-dari saham-saham. Persekutuan bentuk ini sama sekali tidak diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (H. Muhamad Noor Purwosutjipto, 1999:75).

### 2.3.5 Pengertian Wanprestasi

Pengertian wanprestasi berasal dari istilah bahasa belanda "wanprestatie" artinya tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perikatan, baik perikatan yang timbul karena undang-undang maupun perikatan yang timbul karena perjanjian (Abdul Kadir Muhammad, 1992 : 20).

Menentukan apakah seorang debitur bersalah melakukan wanprestasi perlu ditentukan dalam keadaan bagaimana seorang debitur itu dinyatakan sengaja atau lalai tidaknya memenuhi prestasi. Keadaan tersebut yaitu :

1. debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali, yaitu debitur tidak memenuhi kewajiban yang telah disanggupi untuk dipenuhi dalam suatu perjanjian;

2. debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak baik atau keliru. Di sini debitur melaksanakan atau memenuhi apa yang diperjanjikan tetapi tidak baik atau keliru dari perjanjian yang diperjanjikan tersebut;
3. debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat waktunya. Di sini debitur melaksanakan atau memenuhi prestasi tetapi terlambat, waktu ditetapkan di dalam perjanjian tidak terpenuhi;
4. melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan (Abdul Kadir Muhammad, 1992:21).

Konsekuensi yuridis dari tindakan wanprestasi adalah timbulnya hak dari pihak yang dirugikan dalam kontrak tersebut menuntut ganti kerugian dari pihak yang telah merugikannya, yaitu pihak yang telah melakukan wanprestasi tersebut (Munir Fuady, 2002:17).

Bentuk tuntutan yang dapat dilakukan kreditur terhadap debitur yang wanprestasi adalah :

1. ia dapat meminta pelaksanaan perjanjian;
2. ia dapat meminta penggantian saja;
3. ia dapat meminta pelaksanaan perjanjian disertai dengan penggantian kerugian;
4. dalam hal perjanjian itu timbal balik, dapat meminta kepada hakim agar perjanjian dibatalkan (Munir Fuady, 2002:19).



### BAB III PEMBAHASAN

#### 3.1 Pelaksanaan Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api

Prestasi dalam hukum perjanjian adalah pelaksanaan dari isi perjanjian yang telah diperjanjikan menurut tata cara yang telah disepakati bersama. Jadi dalam hal ini prestasi merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pihak-pihak yang melakukan perjanjian sesuai dengan syarat-syarat perjanjian.

Perjanjian yang dilaksanakan tersebut harus berpedoman pada hak dan kewajiban dalam perjanjian dengan harapan mencapai tujuan perjanjian. Pasal 1234 KUHPerdara menjelaskan tentang tujuan dari diadakannya suatu perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu atau untuk tidak berbuat sesuatu. Agar suatu perjanjian dapat dilaksanakan dengan baik oleh para pihak, maka obyek dari suatu perjanjian harus tertentu atau sekurang-kurangnya dapat ditentukan serta dalam pelaksanaannya harus dengan itikad baik dari para pihak.

Pelaksanaan perjanjian tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember tentunya juga harus memperhatikan ketentuan-ketentuan tadi.

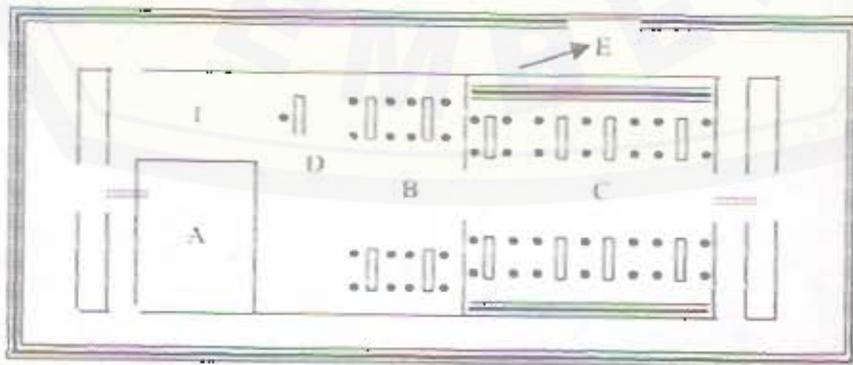
Sebelum perjanjian tersebut dibuat dilakukan proses seleksi terlebih dahulu terhadap proposal penawaran yang masuk dari perusahaan yang berminat dalam penyelenggaraan restoran kereta api, atau dilaksanakan tender dan selanjutnya tim khusus dari pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember melakukan penilaian siapa yang berhak menjadi penyelenggara restoran kereta api sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan. Setelah itu adalah pengumuman pemenang tender tersebut. Pengumuman pemenang tender dilakukan dengan cara pengiriman surat kepada pemenang tender oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember, setelah diumumkan perusahaan mana yang berhak menyelenggarakan restoran kereta api kemudian dilanjutkan dengan pembuatan perjanjian tentang penyelenggaraan Restoran Kereta Api. Perjanjian

tersebut pelaksanaannya dilakukan antara pihak CV Rama selaku pemenang tender dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.

Perjanjian tersebut diadakan dengan tujuan untuk membantu tugas daripada PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dalam hal memberikan pelayanan makan, minum, dan pelayanan sarana kenyamanan kebersihan sehingga PT kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dalam menjalankan tugasnya tidak terlalu berat.

Perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember, menjelaskan bahwa pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember hanya menyediakan tempat yaitu gerbong yang dalam hal ini disebut dengan kereta makan yang digunakan sebagai tempat untuk restoran oleh CV Rama. Gerbong kereta makan yang disewa oleh CV Rama sebanyak 1 (satu) buah dan di dalam kereta makan tersebut dibagi menjadi dua ruang yaitu ruang restoran atau di sebut dengan salon dan ruang istirahat bagi kru dan penumpang. Ruang restoran terdapat empat meja, enam belas buah kursi, satu dapur untuk memasak, satu meja kapten kru yang berasal dari petugas CV Rama, kotak P3K dan pemadam kebakaran ditempatkan di samping dapur sedangkan ruang istirahat bagi kru dan penumpang yang terdapat delapan meja dan enam belas kursi (seperti pada gambar) hasil pengamatan secara langsung pada restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Jember - Banyuwangi pada tanggal 12 Februari 2004 dan tanggal 13 Februari 2004.

Gambar : Gerbong Kereta Makan.



Keterangan :

- A = Dapur
- B = Ruang restoran atau Salon
- C = Ruang istirahat bagi kru dan penumpang
- D = Meja Kapten Kru
- E = Tempat Persewaan bantal
- I = Kotak P3K dan pemadam kebakaran

PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember selain menyediakan tempat juga bertugas untuk mengawasi tugas yang dilakukan oleh CV Rama. Dalam hal pengawasan tersebut dilakukan secara insidental yaitu dilakukan apabila ada laporan dan juga dilakukan secara mendadak.

Pelaksanaan keseharian perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP dilakukan oleh CV Rama. Di dalam penyelenggaraan restoran kereta api tersebut CV Rama mempunyai kekuasaan penuh dalam penyelenggaraannya mulai dari para karyawannya, pembuatan makanan dan penjualannya.

CV Rama dalam merekrut karyawannya sangat seleksi sekali karena karyawan yang dipekerjakan tersebut sangat mempengaruhi berkembang tidaknya restoran tersebut. Para petugas yang bekerja dalam kereta api Sri Tanjung tersebut terdiri dari 6 (enam) bagian, yaitu :

1. Kapten Kru

Kapten Kru di sini adalah kepala restoran yang terdiri dari 3 (tiga) orang, dia mempunyai tugas melaksanakan kelancaran pelayanan restoran selama dalam perjalanan di atas kereta api. Untuk melaksanakan tugas tersebut, kapten kru mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Mengatur, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan tugas seluruh awak restoran yang menjadi tanggung jawabnya.
- b. Penanganan dan penyelesaian masalah pelayanan dan restoran penumpang kereta api yang mungkin timbul selama dalam perjalanan atas petunjuk atau koordinasi dengan kondektur pemimpin

## 2. Pramugara dan Pramugari

Pramugara dan pramugari di sini bertugas untuk memberikan penjelasan kepada para penumpang yang mengalami kesulitan sebelum atau selama perjalanan dan menawarkan makanan dan minuman kepada penumpang serta mengantarkan pesanan tersebut kepada penumpang. Oleh karena itu pramugara dan pramugari harus sudah siap 30 menit berdiri di depan pintu kereta api sebelum kereta api berangkat pada stasiun awal pemberangkatan, hal yang sama diberlakukan juga pada kereta api masuk di stasiun tujuan akhir

## 3. Koki dan Pembantu Koki

Koki dan pembantu koki yang bertanggung jawab di dapur dan yang membuat makanan sehingga harus bertanggung jawab atas makanan yang dibuatnya tersebut.

## 4. *Cleaning Service*

*Cleaning Service* bertugas :

1. pemeliharaan kebersihan di dalam seluruh rangkaian kereta selama dalam perjalanan termasuk WC;
2. menyapu lantai kereta setiap kali kotor dan mengumpulkan sampah dalam katong plastik dan membuangnya ke dalam tempat yang telah ditentukan di stasiun;
3. sering mengontrol WC dan menutup kran air bila kedatangan ada kran air yang belum ditutup;
4. membersihkan WC setiap saat bila kedatangan kotor dan menyiramnya dengan karbol;
5. membersihkan meja-meja, tempat duduk dan kantai yang kotor karena bekas tumpahan makanan atau minuman.

## 5. Petugas Persewaan bantal

Petugas persewaan bantal bertugas hanya menyewakan bantal kepada penumpang yang membutuhkan.

Petugas dari CV Rama selama menjalankan tugasnya selalu membawa kartu tanda pengenal dan memakai seragam dinas yang berwarna putih dengan rompi berwarna hijau dengan celana panjang hitam. Kartu tanda pengenal tersebut berbentuk seperti Kartu Tanda Penduduk (KTP) yang dimasukkan di dalam saku. Kartu tanda pengenal tersebut berisikan : nomor petugas, nama petugas, jabatan petugas, tanggal lahir petugas, tempat kedudukan petugas.

Petugas CV Rama khususnya pramugara dan pramugari dalam menjalankan tugasnya memang sudah siap 30 menit berdiri di samping pintu masuk kereta api sebelum kereta api berangkat pada stasiun awal pemberangkatan untuk memberikan penjelasan kepada para penumpang, hal yang sama diberlakukan juga pada kereta api masuk di stasiun tujuan akhir para pramugara dan pramugari turun terlebih dahulu dan sudah siap di samping pintu keluar kereta api selain itu pramugara dan pramugari juga bertugas menawarkan makanan dan minuman di restorasi dan juga kepada penumpang serta mengantarkan pesanan tersebut sedangkan untuk bantal yang disewakan kepada penumpang berwarna hijau dan terbuat dari *Spon* dengan ukuran 6 X 50 X 33 cm yang dibungkus dengan plastik bening sebanyak 50 buah dengan harga sewa bantal sebesar tersebut Rp. 1500,- per bantal. Tempat penyimpanan bantal tersebut adalah di rak atas ruang istirahat bagi kru dan penumpang dengan 1 (satu) orang petugas persewaan bantal. Petugas persewaan bantal tersebut akan mencatat penyewa bantal sesuai dengan tujuan penumpang akan turun dan bantal tersebut akan diambil kembali oleh petugas persewaan bantal sekitar 15 menit sebelum kereta api masuk stasiun terakhir atau apabila ada penumpang yang turun dari kereta. Hal ini sedikit menyimpang dari perjanjian karena untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan yaitu agar bantal yang disewa tersebut tidak hilang karena harga sewa bantal dengan harga beli bantal sangat jauh sekali yaitu harga beli Rp. 15.000,- dan harga sewa hanya Rp. 1500,- dan pihak CV Rama karena pihak CV Rama kehilangan 8 bantal dari Yogyakarta – Banyuwangi bantal pada bulan November Tahun 2003. Oleh karena itu bagi pramugara, pramugari dan petugas persewaan bantal selalu bertugas mondar-mandir dari gerbong depan ke gerbong belakang untuk melihat apakah ada piring, gelas atau bantal yang sudah

ditinggalkan oleh penumpang (hasil pengamatan secara langsung pada restoran kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Jember pada tanggal 12 Februari 2004 dan tanggal 13 Februari 2004).

Makanan yang dijual oleh restoran kereta api tidak sama antara satu kereta api dengan kereta api yang lain, ini disesuaikan dengan kelas daripada kereta api tersebut, misalnya pada kereta api kelas eksekutif variasi makanannya lebih banyak dibandingkan dengan kelas ekonomi karena pembayarannya lebih mahal. Dalam pelaksanaannya makanan yang akan dijual mulai dari bahan mentah sampai makanan apa saja yang ada dalam daftar menu itu CV Rama sendiri yang menentukan. CV Rama dalam menyelenggarakan restoran kereta api membawa bahan makanan yang mentah dan makanan yang sudah siap saji. Pada restoran kereta api Sri Tanjung makanan dan minuman yang dijual adalah nasi bungkus, nasi goreng, bakso, mie bakso dan minuman yang dijual adalah es teh, es jeruk, teh, kopi dan minuman kemasan.

CV Rama dalam hal penjualannya berhak menentukan harganya. Cara penjualannya pun juga berbeda antara 1 (satu) kereta api dengan kereta api yang lainnya melihat kelas daripada kereta tersebut. Pada kereta api Sri Tanjung cara penjualan makanan dan minuman adalah pramugara dan pramugari selain menjual di restoran kereta juga menjual langsung makanan dan minuman kepada para penumpang seperti para pedagang asongan. Makanan dan minuman tersebut dibawa dan ditawarkan secara langsung kepada para penumpang dan apabila ada penumpang yang membeli makanan maka langsung diberikan dan pembayarannya pun langsung dilakukan saat itu juga setelah itu pramugara atau pramugari akan memberi laporan kepada kapten kru bahwa makanan atau minuman tersebut telah terjual, para pramugara atau pramugari akan mengambil piring atau gelas apabila makanan atau minuman tersebut sudah habis. Harga makanan dan minuman tersebut adalah nasi bungkus Rp. 3500,-, nasi goreng Rp. 5000,-, bakso Rp. 4000,-, mie bakso Rp. 4000,- sedangkan harga teh, es teh dan es jeruk Rp. 2000,-, kopi Rp. 3000,- harga minuman kemasan Rp. 2000,- (hasil pengamatan secara langsung pada restoran kereta api Sri Tanjung pada tanggal 12 Februari 2004 dan tanggal 13 Februari 2004).

Kapten kru setelah kereta api sampai di stasiun terakhir mengecek dan mencocokkan apakah dalam penjualan selama perjalanan tadi sudah sesuai antara barang terjual dengan pemasukan yang telah dia catat, ini berkaitan dengan prosentasi (semacam komisi yang diberikan kepada karyawan khususnya bagi pramusaji dan koki) dan apabila tidak sesuai atau penumpang yang tidak membayar maka yang bertanggung jawab adalah pramugara atau paramugari yang bersangkutan. Prosentasi untuk setiap makanan dan minuman tidak sama : nasi 10 %, minuman gelas (yang diseduh) 7,5%, minuman botol 5%. Para pramugara akan mendapat prosentasi sesuai dengan berapa dia menjualnya jadi setiap pramugara tidak sama mendapatkannya sesuai dengan kemampuannya masing-masing sedangkan untuk koki ia mendapatkan prosentasi total dari semua penjualan. Pramugara dan koki selain mendapat prosentase para pramusaji dan koki juga mendapat gaji bulanan yang sesuai dengan Upah Minimum Regional (UMR) yaitu sebesar Rp. 365.000,- perbulan (wawancara dengan bapak Anton selaku Pimpinan CV Rama cabang Banyuwangi) tanggal 6 Desember 2003.

Kegiatan pelaksanaan perjanjian bulanan yang dilakukan oleh CV Rama adalah pembayaran sewa gerbong kereta makan yang pembayarannya dilakukan di Jember karena dalam perjanjian tersebut pihak pertama adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember. Pembayaran tersebut dilakukan tidak lebih dari tanggal 15 apabila lebih akan mendapat denda sebesar 10 % dan pembayaran denda tersebut langsung pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.

CV Rama selain menyelenggarakan restoran kereta api juga diharuskan menyelenggarakan pelayanan tambahan guna peningkatan mutu pelayanan. Pelayanan tambahan di atas kereta api yang dimaksud adalah merupakan tugas-tugas dalam rangka peningkatan mutu pelayanan antara lain dalam bentuk :

a. kesiapan pramugara/pramugari

- 1 selambat-lambatnya setengah jam sebelum kereta api berangkat pada stasiun awal pemberangkatan, harus sudah siap berdiri didepan pintu kereta untuk dapat memberikan penjelasan kepada para penumpang bila

- diperlukan. Pada saat tersebut pintu-pintu kereta telah dibuka (hanya sesuai dengan ketentuan kepala stasiun);
2. hal yang sama diberlakukan juga pada kereta api masuk di stasiun tujuan akhir dan di stasiun antara bilamana kereta api berhenti menurut grafik perjalanan kereta api (GAPEKA).
- b. pemeliharaan kebersihan rangkaian selama dalam perjalanan, antara lain :
1. pemeliharaan kebersihan didalam kereta-kereta seluruh rangkaian kereta api selama dalam perjalanan termasuk WC dan penyediaan peralatan serta perlengkapan kebersihan;
  2. tugas dan kewajiban kebersihan kereta dalam perjalanan adalah sebagai berikut :
    - a. membersihkan WC setiap saat bila kedatangan kotor/berbau dan menyiramnya dengan karbol;
    - b. menyapu lantai kereta setiap kali kotor dan mengumpulkan sampah dalam kantong plastik dan membuangnya di tempat yang telah ditentukan di stasiun;
    - c. sering mengontrol WC dan menutup kran bila kedatangan ada kran air yang belum ditutup;
    - d. membersihkan meja-meja, tempat duduk dan lantai yang kotor karena bekas tumpahan makanan/minuman.

### 3.1.1 Dasar Pelaksanaan

Pedoman umum pelaksanaan tugas dalam pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api yang dikerjakan oleh pihak CV Rama adalah ketentuan yang ditetapkan dalam Maklumat Kepala Perusahaan Jawatan Kereta Api (KAPERJANKA) nomor 3/1990 tanggal 26 Maret 1990.

Maksud dan tujuan diadakannya penyelenggaraan restoran kereta api tersebut adalah untuk memberikan pelayanan makan, minum dan pelayanan berbagai sarana kenyamanan, kebersihan dan lainnya kepada para penumpang kereta api, agar memberikan kepuasan, sehingga penumpang tertarik untuk memilih bepergian dengan kereta api.

Mengingat PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dengan CV Rama mengadakan hubungan kerjasama, sehingga untuk memperlancar pelaksanaan kerjasama tersebut maka kedua belah pihak bersepakat untuk mengadakan perjanjian yang lebih mendalam, yaitu mengenai penyelenggaraan restoran kereta api. Kerjasama tersebut melahirkan perjanjian dengan nomor HK.213/XII//04/D.IX.2003 dan nomor 299/RAMA/REST/XII/2003 tentang Penyelenggaraan Restorka dengan Pelayanan Tambahan dalam Kereta Api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta P.P. Surat Perjanjian tersebut dibuat dan disepakati oleh kedua belah pihak pada tanggal 1 Januari 2004 dengan memperhatikan dan berpijak pada peraturan yang di atasnya yaitu Undang-Undang nomor 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

Perjanjian yang dibuat oleh CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember ditetapkan terhitung mulai tanggal 1 Januari 2004 sampai tanggal 31 Desember 2004 dan dapat diperpanjang setiap kali untuk selama 1 (satu) tahun. CV Rama apabila akan memperpanjang perjanjian tentang penyelenggaraan Restoran Kereta Api, harus memuat surat permohonan yang dilengkapi *copy* surat :

1. Badan hukum perusahaan;
2. Ijin usaha perestorasian;
3. Foto kopi surat perjanjian yang telah lalu.

Permohonan perpanjangan perjanjian dimaksud diajukan selamba-lambatnya 1 (satu) bulan sebelum perjanjian selesai atau berakhir yang ditujukan kepada Direktur Operasi (DIROP)/kasubdit Divertivikasi Usaha (KV) kantor pusat di Bandung dan apabila tidak akan memperpanjang perjanjian lagi, maka harus mengajukan pemberitahuan terlebih dahulu kepada PT kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dengan surat tercatat paling lambat 2 (dua) bulan sebelum saat pemutusan perjanjian.

Perpanjangan perjanjian dilakukan apabila pihak kedua dapat menunjukkan prestasi dan kondite yang baik berdasarkan penilaian pihak pertama. Ini dilakukan karena dalam penyelenggaraan restoran kereta api ini selalu diadakan tender terlebih dahulu untuk menentukan perusahaan mana yang

menjadi penyelenggara restoran kereta api tersebut. Tender tersebut diumumkan dengan cara :

1. Diumumkan melalui media massa yaitu Jawa Pos, Surya;
2. diumumkan di kantor PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember;
3. Diumumkan melalui undangan kepada perusahaan bagi yang pernah melakukan kerjasama sebelumnya.

Jadi yang menjadi pihak kedua dalam perjanjian ini tidaklah selalu perusahaan itu akan tetapi bisa perusahaan lainnya yang memenangkan tender sesuai kriteria menurut PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember. Kriteria untuk menjadi penyelenggara restoran kereta api menurut PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember adalah :

1. Perusahaan tersebut harus berpengalaman di bidang perestorasian;
2. Perusahaan tersebut harus mempunyai peralatan yang cukup lengkap yang digunakan pada restoran;
3. Perusahaan tersebut harus mempunyai tenaga kerja yang cukup (wawancara dengan Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember) tanggal 3 Februari 2004.

### **3.1.2 Bentuk dan Isi Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api**

Suatu perjanjian terjadi sejak tercapainya kata sepakat antara mereka yang membuat perjanjian atau sering disebut dengan asas konsensual yang artinya perjanjian lahir sejak detik tercapainya kesepakatan dan sudah sah jika kata sepakat tadi mengenai hal-hal pokok dalam perjanjian atau persetujuan antara para pihak tadi berisi tentang syarat-syarat dan obyek perjanjian yang akan menimbulkan kewajiban untuk melaksanakan suatu prestasi.

Persetujuan antara para pihak mengenai syarat-syarat dan obyek perjanjian tadi merupakan isi perjanjian, karena dari syarat-syarat itulah dapat diketahui hak dan kewajiban para pihak. Dengan demikian isi perjanjian yang terdiri atas hak dan kewajiban merupakan kesepakatan bersama para pihak dalam upaya mencapai tujuan yang hendak dicapai dari dibuatnya perjanjian.

Perjanjian antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember memiliki bentuk kerjasama berupa penyelenggaraan restoran kereta api oleh CV Rama dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember menetapkan pembayaran penggantian pemeliharaan kereta makan kepada CV Rama sebagai imbalan atas pemakaian kereta makan sebesar Rp. 550.000.- setiap bulannya. Selain itu PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember juga sebagai penyedia tempat dalam hal ini adalah gerbong yang disebut dengan kereta makan yang digunakan sebagai restoran.

Buku III Kitab Undang-undang Hukum Perdata menganut sistem pengaturan hukum perjanjian yang bersifat terbuka. Sistem terbuka dari hukum perjanjian ini mengandung asas kebebasan berkontrak artinya para pihak dalam suatu kontrak pada prinsipnya bebas untuk membuat atau tidak membuat kontrak, demikian juga kebebasannya untuk mengatur sendiri isi, syarat dan luasnya kontrak serta bebas untuk menentukan dengan siapa dia melakukannya. Meskipun dalam hukum perjanjian berlaku asas kebebasan berkontrak, tetapi hal tersebut dibatasi oleh tiga hal yaitu tidak dilarang oleh Undang-undang, tidak bertentangan dengan kesusilaan dan tidak bertentangan dengan ketertiban umum.

Isi dari perjanjian yang dibuat haruslah didasarkan oleh adanya itikad baik. Hal ini mengandung arti bahwa isi dari perjanjian yang dibuat itu tidak boleh bertentangan dengan kepatutan dan keadilan, selain itu isi dari perjanjian tersebut haruslah jelas dan dapat dimengerti oleh kedua belah pihak.

Menurut Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember (wawancara tanggal 11 November 2003), PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember menginginkan penyelenggaraan restoran kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta yang dilakukan oleh CV Rama tersebut haruslah buka setiap hari atau setiap pemberangkatan jangan sampai tutup. Kata beliau hal ini berkaitan dengan pelayanan kepada penumpang agar tetap nyaman bepergian dengan menggunakan kereta api khususnya kereta api Sri Tanjung sehingga kedua belah pihak saling memperoleh keuntungan masing-masing. PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember memperoleh keuntungan dari para banyaknya penumpang sedangkan CV Rama

memperoleh keuntungan dari para penumpang yang membeli makanan dan minuman. Selama ini penyelenggaraan restoran yang dilakukan oleh CV Rama tidak sampai tutup.

### 3.1.3 Keabsahan Perjanjian Tentang Penyelenggaraan Restoran Kereta Api

Pasal 1313 KUHPerdata memberikan pengertian tentang perjanjian yaitu sebagai suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya. Agar suatu perjanjian dapat dianggap sah oleh hukum, maka perjanjian tersebut harus memenuhi beberapa persyaratan yang telah ditentukan oleh undang-undang.

Perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember harus juga memenuhi syarat sahnya perjanjian sebagaimana diatur dalam pasal 1320 KUHPerdata yaitu :

1. Ada persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat perjanjian.

Perjanjian tersebut melahirkan suatu kesepakatan bersama antara dua buah badan hukum yaitu antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember untuk membuat suatu perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api khususnya pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP.

CV Rama di dalam perjanjian tersebut, sepakat menjadi pelaksana dalam penyelenggaraan restoran di atas kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP dengan pelayanan tambahan sedangkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember sebagai penyedia tempat yang dalam hal ini adalah gerbong kereta makan yang diletakkan di belakang lokomotif kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP.

Perjanjian tersebut dilakukan tanpa adanya suatu paksaan, kekeliruan atau penipuan. Adanya kata sepakat tersebut membuat kedua badan hukum tersebut menjadi terikat satu sama lainnya.

## 2. Ada kecakapan pihak-pihak membuat perjanjian.

Kecakapan merupakan syarat umum dapat dilakukannya perbuatan hukum secara sah, yaitu dewasa, sehat akal pikiran dan tidak dilarang oleh suatu perundang-undangan. Hal ini dapat dilihat dari para pihak yang membuat perjanjian tersebut, yaitu :

1. PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember sebagai pihak pertama;
2. CV Rama sebagai pihak kedua.

Baik pihak pertama maupun pihak kedua dilakukan oleh dua orang yang masing-masing diwakili oleh pimpinan masing-masing pihak, untuk PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember diwakili oleh Kepala Daerah Operasi IX Jember dalam hal ini bertindak dalam jabatannya atas kekuatan surat kuasa Kepala Perusahaan Umum Kereta Api tanggal 4 November 1997 No : HK. 241/IX/8/KA.97. sedangkan CV Rama diwakili oleh Direktur CV Rama Surabaya berdasarkan Akta Notaris ST. Sindhunatha, S.H No. 149 tanggal 25 Nopember 1983.

Pemberian kuasa dari direksi kepada orang yang ditunjuknya dapat bermacam-macam, ada yang lebih luas dan ada yang lebih sempit. Ada yang mencantumkan memberikan wewenang mengadakan perjanjian tertentu mewakili direksi mengadakan perjanjian yang bertalian dengan kegiatan usaha Perseroan Terbatas (PT) sehari-hari disamping melakukan penerimaan atau menjalankan tagihan, membayar kewajiban PT, membuka surat dan atau telegram, membuka rekening dan menyimpan serta menarik cek yang bertalian dengan itu pada bank, yang kesemuanya mewakili direksi untuk dan atas nama perseroan (Rudhi Prasetya, 1996:85).

Para pihak yang membuat perjanjian tersebut adalah para pimpinan cabang dari masing-masing perusahaannya merupakan orang-orang yang sudah dewasa dalam arti sudah cukup umur atau sudah akil balik dan sehat pikirannya, tidak ditempatkan di bawah pengampuan serta mereka yang tidak dilarang oleh undang-undang untuk melakukan perbuatan hukum tertentu adalah cakap hukum.

### 3. Adanya suatu hal tertetu.

Adanya obyek atau hal yang diperjanjikan dalam perjanjian yang dilakukan oleh CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember adalah berupa penyelenggaraan Restoran kereta api Sri Tanjung Banyuwangi -Yogyakarta yang dilaksanakan oleh CV Rama diatas kereta api Sritanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP. Adapun obyek perjanjian adalah pemberian pelayanan makan, minum dan pelayanan berbagai sarana kenyamanan kebersihan lainnya kepada para penumpang kereta api, agar memberikan kepuasan sehingga penumpang tertarik untuk memilih bepergian dengan kereta api.

Selain itu dalam perjanjian tentang penyelenggaraan Restoran kereta api juga diperjanjikan hak dan kewajiban masing-masing pihak.

### 4. Suatu sebab yang halal

Perjanjian tentang penyelenggaraan Restoran kereta api antara CV Rama dengan PT Kerete Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dilakukan dengan itikad baik dengan tujuan untuk memberikan pelayanan makan, minum dan pelayanan berbagai sarana kenyamanan kebersihan lainnya kepada para penumpang kereta api agar memberikan kepuasan sehingga penumpang tertarik untuk memilih bepergian dengan kereta api.

Adanya perjanjian ini diharapkan pihak dari CV Rama dapat membantu PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dalam memberikan pelayanan makan, minum serta pelayanan berbagai sarana nyaman kebersihan lainnya kepada penumpang kereta api.

Perjanjian tentang penyelenggaraan Restoran kereta api yang dilakukan oleh CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember mengandung hal tentang pemberian kuasa, Pasal 1792 KUHPerdara memberikan pengertian pemberian kuasa sebagai suatu perjanjian dengan mana seorang memberikan kekuasaan kepada seorang lain, yang mencrimanya untuk dan atas namanya menyelenggarakan suatu urusan.

Perjanjian yang dilakukan oleh CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dilihat dari jenisnya dapat dikategorikan sebagai

pemberian kuasa umum yaitu hanya memberikan kewenangan untuk melakukan perbuatan-perbuatan pengurusan, yaitu :

1. Dalam hal tujuan perjanjian yaitu PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember menyerahkan penyelenggaraan Restoran kereta api kepada CV Rama dan CV Rama bersedia menerima dan menyelenggarakan Restoran kereta api diatas kereta api Sritanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP.

Hal tersebut sesuai dengan pengertian dari pasal 1792 KUHPerdara tentang pemberian kuasa dimana terdapat :

- a. Seseorang memberikan kekuasaan atau kewenangan kepada orang lain yang menerimanya. Seseorang yang memberikan kuasa disini adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember yang menunjuk dan memberikan wewenang kepada CV Rama dan kemudian CV Rama menyatakan menerima penunjukan tersebut dan sanggup serta bersedia melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya dan senantiasa tunduk dan patuh terhadap semua ketentuan yang ditetapkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.
- b. Untuk atas namanya menyelenggarakan suatu urusan yaitu dalam hal menyelenggarakan Restoran kereta api diatas kereta api Sritanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP yang dilakukan oleh CV Rama.

#### 3.1.4 Akibat Hukum Yang Timbul dari Perjanjian

Suatu perjanjian yang dibuat secara sah akan membawa akibat hukum tertentu bagi para pihak yang membuatnya. Dibuat secara sah di sini berarti perjanjian tersebut telah memenuhi semua syarat-syarat untuk sahnya suatu perjanjian yang sesuai dengan pasal 1320 KUHPerdata.

Pasal 1338 KUHPerdata menentukan akibat hukum bagi para pihak yaitu bahwa perjanjian yang sah itu berlaku dan berkekuatan sebagai undang-undang sehingga mengikat para pihak yang membuatnya seperti mengikatnya undang-undang. Ini berarti apabila ada yang melanggar perjanjian tersebut, maka ia dianggap melanggar undang-undang dan dapat dikenai akibat hukum tertentu yaitu sanksi hukum seperti yang telah ditetapkan dalam perjanjian tersebut. Selain itu perjanjian tersebut tidak boleh ditarik kembali atau dibatalkan secara sepihak

saja kecuali dengan kata sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu, misalnya pihak kedua tidak dapat melaksanakan tugasnya dengan sebaik-baiknya.

Perjanjian yang dibuat secara sah harus dilaksanakan dengan itikad baik ini mengandung arti bahwa perjanjian itu harus berjalan dengan mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesuisan. Kepatutan dan kesuisan itu sebagai nilai yang patut, pantas, layak, sesuai, cocok, sopan dan beradab sebagaimana sama-sama dikehendaki oleh masing-masing pihak yang berjanji (Abdul Kadir Muhammad, 1992:99).

Perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember telah memenuhi ketentuan mengenai syarat sahnya suatu perjanjian. Ini berarti perjanjian tersebut mengikat para pihak.

Perjanjian yang dibuat secara sah tersebut membawa akibat hukum bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dan CV Rama berupa terjadinya penyerahan penyelenggaraan restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember kepada CV Rama.

Perjanjian itu juga membawa akibat hukum yaitu berupa timbulnya suatu kewajiban yang harus dilaksanakan oleh CV Rama yaitu berupa penyelenggaraan restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP dan juga timbul suatu hak dari PT kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember yaitu menuntut dilaksanakan pekerjaan penyelenggaraan restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP.

Pelaksanaan perjanjian selain didasarkan pada perjanjian yang mengikat sebagai undang-undang bagi kedua belah pihak juga dilandasi dengan adanya saling kepercayaan dan tidak akan menarik diri dari perjanjian secara sepihak selama perjanjian belum berakhir.

Isi perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api menggambarkan tujuan yang akan dicapai baik oleh CV Rama maupun PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember sesuai dengan kesepakatan. Dalam mencapai tujuan

tersebut para pihak dibatasi oleh hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang harus dilaksanakan dan dalam pelaksanaannya harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Hak-hak dan kewajiban-kewajiban para pihak tersebut diantaranya :

**Bagi PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember :**

**A. Kewajiban :**

1. menyediakan gerbong kereta makan yang siap pakai;
2. melakukan pengawasan terhadap tugas daripada CV Rama;
3. memberikan *Free past* atau bebas membayar pada petugas CV Rama yang lagi bertugas di dalam kereta.

**B. Hak :**

1. berhak menerima pembayaran atas sewa gerbong kereta makan;
2. berhak mendapat makan dan minum bagi awak kereta api yang dinas.

**Bagi CV Rama :**

**A. Kewajiban :**

1. menyelenggarakan restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP;
2. menyelenggarakan pelayanan tambahan guna peningkatan mutu pelayanan kepada penumpang;
3. peralatan saji harus mengikuti gambar;
4. memberikan makan dan minum kepada awak kereta api yang dinas;
5. menjaga kebersihan lantai dan interior ruang dapur serta ruang makan di kereta makan;
6. menyediakan kotak P3K dan pemadam kebakaran di kereta makan;
7. petugas CV Rama selama menjalankan tugasnya harus memakai pakaian dinas yang rapi dan bagus dengan memperhatikan etika kesopanan dan keindahan serta harus membawa kartu tanda pengenal dan surat tugas;
8. membuat laporan kepada Direktur Operasi (DIROP)/kasubdit Divertifikasi Usaha (KV);
9. membayar sewa gerbong kereta makan.

**B. Hak :**

1. berhak mendapatkan gerbong kereta makan yang siap pakai yang digunakan untuk menyelenggarakan restoran kereta api;
2. berhak mendapatkan imbalan atas jasa yang dilakukan yang besarnya sesuai dengan peraturan yang berlaku;
3. berhak melakukan tuntutan ganti kerugian atas tidak tersedianya kereta makan.

Tuntutan ganti rugi berhubung dengan tidak tersedianya kereta makan akan dilayani apabila dalam permohonan CV Rama dapat melampirkan daftar jumlah hari-hari tidak berjualan diatas kereta api berhubung dengan tidak tersedianya kereta makan, yang diketahui atau disahkan kebenarannya oleh Kepala Stasiun pemberangkatan (wawancara dengan Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember) tanggal 11 November 2003.

Hak dan kewajiban dari masing-masing pihak di atas selama ini telah dilaksanakan sesuai dengan isi perjanjian atau dengan kata lain sudah berjalan timbal balik. Pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember telah melaksanakan kewajibannya dan memperoleh hak-haknya sesuai dengan isi perjanjian begitu juga dengan CV Rama telah melaksanakan kewajiban-kewajibannya dan juga telah memperoleh haknya sehingga pelaksanaan perjanjian kerjasama tersebut berlangsung dengan baik (wawancara dengan Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember DAOP IX Jember) tanggal 30 Januari 2003.

### 3.2 Faktor Pendukung dan Kendala Yang Dihadapi Dalam pelaksanaan Perjanjian

Perjanjian yang dilakukan oleh CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember memiliki tujuan yang hendak dicapai oleh masing-masing pihak tersebut. PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dengan adanya perjanjian tersebut diharapkan dapat meningkatkan jumlah penumpang yang bepergian dengan kereta api selain itu juga dapat meringankan

tugas dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dalam memberikan pelayanan makan dan minum (wawancara dengan Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember) tanggal 11 November 2003.

CV Rama dalam perjanjian tersebut mengharapkan dapat meningkatkan pendapatan perusahaan yang dalam hal ini diperoleh melalui penyelenggaraan restoran yaitu dengan menjual makanan dan minuman (wawancara dengan Bapak Anton selaku Pimpinan CV Rama Cabang Banyuwangi) tanggal 6 Desember 2003.

Pelaksanaan suatu perjanjian di dalamnya tentu terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi berlangsungnya pelaksanaan perjanjian tersebut. faktor-faktor tersebut ada yang bersifat memperlancar pelaksanaan perjanjian yang sering disebut dengan faktor pendukung akan tetapi juga ada yang bersifat menghambat pelaksanaan perjanjian atau disebut kendala dalam perjanjian.

Pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP yang dilakukan oleh CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dalam pelaksanaannya juga tidak lepas dari kedua faktor tersebut.

Faktor pendukung pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api dapat berupa :

1. adanya koordinasi dan kontrol dari masing-masing pihak serta komunikasi yang terjalin dengan baik antara ahli masak, pramugara/pramugari, petugas persewaan bantal, masinis, masinis dan kondektur Kereta api.
2. CV Rama dalam menyelenggarakan restoran kereta api memberikan premi tambahan kepada karyawannya agar bertambah giat di dalam bekerja.
3. CV Rama dalam menyelenggarakan restoran dengan melakukan pelayanan tambahan sehingga dapat memperlancar pelaksanaan perjanjian tersebut.

Selain adanya faktor pendukung seperti disebutkan di atas, perjanjian tersebut juga tidak lepas dari adanya kendala-kendala yang dihadapi selama berlangsungnya perjanjian. Kendala-kendala tersebut adalah sebagai berikut:

#### A. Berasal dari pihak ketiga

Kendala-kendala yang berasal pihak ketiga sangat mempengaruhi jalannya pelaksanaan perjanjian tersebut. Permasalahan yang menjadi kendala tersebut adalah :

##### 1. Banyaknya pedagang asongan

Banyaknya pedagang asongan yang berjualan di atas kereta sangat menghambat pelaksanaan perjanjian. Para pedagang tersebut sulit sekali dikendalikan sehingga untuk permasalahan yang satu ini pihak CV Rama dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember hanya bisa mengkoordinasi para pedagang asongan tersebut karena apabila langsung ditindak secara tegas maka para pedagang asongan tersebut akan bertindak secara brutal yang akan mengakibatkan kerugian sendiri dari kedua belah pihak. Pengkoordinasian pedagang asongan tersebut dilakukan dengan cara pedagang asongan hanya boleh berjualan di atas kereta api Sri Tanjung pada waktu kereta berhenti di stasiun dan apabila kereta mau berangkat maka pedagang asongan harus turun (wawancara dengan Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember tanggal 11 Desember 2003 dan Bapak Anton selaku pimpinan CV Rama cabang Banyuwangi tanggal 6 Desember 2003).

##### 2. Adanya copet

Banyaknya copet yang berkeliaran tidak saja mempengaruhi jalannya pelaksanaan tersebut akan tetapi juga sangat meresahkan para penumpang yang bepergian dengan kereta api. Mengatasi permasalahan tersebut PT kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember selaku pihak pertama akan menambah jumlah petugas keamanan di atas kereta api. Petugas keamanan di sini adalah Polisi Khusus Kereta Api (POLSUSKA) yang berasal dari pegawai PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember bagian Organik yang dilatih secara khusus oleh Kepolisian Republik Indonesia (POLRI).

## B. Berasal dari pihak dalam perjanjian

Munurut Bapak Anton selaku pimpinan CV Rama cabang Banyuwangi, kendala yang dihadapi selama ini dalam pelaksanaan perjanjian adalah

### 1. Rusaknya gerbong kereta makan

Rusaknya gerbong kereta makan yang disewa oleh sewa CV Rama yang terjadi selama ini dikarenakan sudah tuanya gerbong dan *onderdil* susah didapatkan. Gerbong yang rusak tersebut akan diganti dengan gerbong kereta makan tambahan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dan yang rusak tersebut akan diperbaiki oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember.

### 2. Kurang disiplinnya petugas/karyawan dari pihak CV Rama dalam menjalankan tugasnya, misalnya malas dalam bekerja dalam hal ini pihak CV Rama akan menindak langsung secara tegas petugas tersebut sedangkan dari pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember akan memberi peringatan kepada CV Rama. Pemberian peringatan tersebut dilakukan secara tertulis dan apabila dalam 1 (satu) tahun mendapatkan 3 (tiga) kali peringatan maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember akan mencabut penunjukan sebagai penyelenggara restoran kereta api pada Kereta Api Sri Tanjung (Wawancara dengan Bapak Anton selaku pimpinan CV Rama cabang Banyuwangi) tanggal 6 Desember 2003.

Selain kedua faktor tersebut diatas, dalam pelaksanaan perjanjian tersebut juga terdapat penyimpangan-penyimpangan. Penyimpangan-penyimpangan yang terjadi selama ini adalah penyimpangan yang tidak dipermasalahkan oleh kedua belah pihak yang membuat perjanjian. Adapun penyimpangan tersebut adalah CV Rama menjual nasi dalam bentuk bungkus dan pengambilan bantal oleh petugas penyewa bantal 15 menit sebelum kereta masuk stasiun terakhir. Penjualan makanan yang dilakukan oleh CV Rama seharusnya harus diikuti dengan gambar foto terlampir dan harus sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat dan pengambilan bantal sebelum waktunya tersebut untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan yaitu agar bantal yang disewa tersebut tidak hilang karena pihak CV Rama kehilangan 8 bantal dari Yogyakarta – Banyuwangi bantal pada bulan

November Tahun 2003. Penyimpangan yang dilakukan itu oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember tidak dipermasalahkan karena kegiatan tersebut dilakukan agar pelaksanaan perjanjian tersebut dapat berjalan dengan lancar.

### 3.3 Upaya Penyelesaian Yang Dilakukan Bila Salah Satu Pihak Melakukan Wanprestasi

Suatu perjanjian kerjasama di dalamnya terdapat hubungan hukum yang mengatur tentang hak dan kewajiban bagi para pihak yang mengadakan perjanjian. Dalam hubungan ini yang terpenting adalah bagaimana prestasi dapat dilaksanakan sehingga masing-masing pihak dapat terpenuhi kebutuhannya, untuk itu diperlukan tanggung jawab dari masing-masing pihak dalam perjanjian yang merupakan perwujudan dari kewajiban dalam perjanjian.

Perjanjian yang telah dibuat hendaknya dapat dilaksanakan sehingga mestinya tanpa halangan, gangguan kekurangan dan penyimpangan-penyimpangan tetapi pada suatu ketika tidak disangka-sangka muncul halangan tanpa diduga, sehingga pelaksanaan perjanjian terhalang bahkan tidak tidak terlaksana sama sekali. Tidak terlaksananya kewajiban sebagaimana mestinya dalam suatu perjanjian disebut wanprestasi.

Pasal 1243 KUHPerdata mengatur bahwa bagi pihak yang tidak melaksanakan atau memenuhi perjanjian yang dibuatnya berarti ia telah melakukan wanprestasi. Bentuk wanprestasi tersebut adalah lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.

Munurut Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember (wawancara tanggal tanggal 11 Desember 2003), dalam praktek bentuk-bentuk wanprestasi yang dilakukan adalah :

#### A. Wanprestasi yang dilakukan oleh CV Rama :

1. Keterlambatan pembayaran yang terjadi pada bulan Mei 2003.

Upaya penyelesaian yang dilakukan jika terjadi wanprestasi :

1. Memberikan peringatan

CV Rama bila tidak lagi dapat melaksanakan tugasnya dengan sebaik-baiknya akan mendapatkan peringatan dan apabila dalam 1 (satu) tahun telah mendapatkan 3 (Tiga) kali peringatan secara tertulis dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember atau Direktur Operasi (DIROP)/Kasubdit Diversifikasi Usaha (KV) kantor pusat di Bandung akan mencabut penunjukan sebagai penyelenggara restoran kereta api pada kereta api Sri Tanjung. Selama dalam praktek CV Rama hanya mendapatkan peringatan 1 (satu) kali mengenai keterlambatan pembayaran penggantian pemeliharaan kereta makan pada bulan Mei tahun 2003, peringatan tersebut langsung ditanggapi oleh CV Rama dengan membayar keterlambatan pembayaran penggantian pemeliharaan kereta makan tiga hari setelah mendapat peringatan tersebut.

2. Jalan musyawarah

proses penyelesaian melalui cara musyawarah ini dilakukan atas kesepakatan kedua belah pihak dengan harapan tercapainya jalan keluar yang menguntungkan kedua belah pihak.

Penyelesaian melalui musyawarah dilakukan dengan melakukan pemanggilan pada pihak CV Rama untuk melakukan perundingan guna menyelesaikan suatu masalah. Dalam perundingan tersebut kedua belah pihak memusyawarahkan permasalahan yang sedang dihadapi dan apabila para pihak telah mencapai kata mufakat maka secara langsung hasilnya mengikat para pihak dan sebagai keputusan yang bersifat final dan para pihak harus mentaatinya dengan itikad baik. Selama dalam praktek upaya musyawarah belum pernah dilakukan karena pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember maupun CV Rama belum pernah melakukan suatu pelanggaran yang serius.

3. Upaya pengadilan

upaya penyelesaian melalui pengadilan merupakan langkah terakhir yang ditempuh para pihak bila jalan musyawarah tidak memecahkan permasalahan

yang mereka hadapi. Upaya pengadilan ini dilakukan dengan cara mengajukan gugatan kepada pihak yang melakukan wanprestasi. Upaya pengadilan belum pernah dilakukan oleh kedua belah pihak karena kedua belah pihak selama ini belum pernah melakukan suatu pelanggaran yang sangat serius (wawancara dengan Bapak Sutoyo selaku Kahumas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember tanggal 3 Februari 2004).





## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

### 4.1 Kesimpulan

Berdasarkan pada permasalahan dan pembahasan dan pembahasan yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api antara CV Rama dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember penyelenggaraannya dilaksanakan oleh CV Rama mulai dari susunan karyawannya, pembuatan makanan sampai penjualannya. Sedangkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember hanya sebagai penyedia tempat dan sebagai pengawas.
2. Pelaksanaan perjanjian tentang penyelenggaraan restoran kereta api antara CV Rama dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember dipengaruhi oleh faktor pendukung dan faktor penghambat atau kendala. Faktor pendukungnya adalah adanya koordinasi dan kontrol dari masing-masing pihak serta komunikasi yang terjalin dengan baik, CV Rama dalam menyelenggarakan restoran kereta api memberikan premi tambahan kepada karyawannya, CV Rama dalam menyelenggarakan restoran melakukan pelayanan tambahan. Sedangkan faktor penghambat adalah banyak pedagang asongan yang berjualan di dalam kereta, banyaknya copet yang berkeliaran di dalam kereta, rusaknya gerbong kereta makanan serta kurang disiplinnya karyawan atau petugas dari CV Rama dalam bertugas.
3. Bentuk-bentuk wanprestasi yang terjadi dalam praktek adalah bagi CV Rama : keterlambatan pembayaran sewa gerbong dan upaya penyelesaian yang dilakukan bila terjadi wanprestasi tersebut adalah : memberikan peringatan, jalan musyawarah, upaya pengadilan.

#### 4.2 Saran

Saran-saran yang dapat penulis berikan sehubungan dengan penulisan skripsi ini, antara lain :

1. CV Rama hendaknya selalu mengawasi tugas daripada pegawainya agar lebih disiplin dalam menjalankan tugasnya sehingga penumpang menjadi senang bepergian menggunakan kereta api khususnya kereta api Sri Tanjung Banyuwangi – Yogyakarta PP .
2. PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember hendaknya bertindak lebih tegas mengenai faktor penghambat khususnya kepada para pedagang asongan agar keberadaannya tidak mengganggu para penumpang.
3. Para pihak dalam perjanjian agar lebih mengkonsentrasikan pada pekerjaannya masing-masing dan sebisa mungkin menghindari terjadinya wanprestasi dan pentingnya menyadari penyelesaian perselisihan dengan cara musyawarah.

DAFTAR PUSTAKA

- Munir Fuady, S.H, M.H., L.L.M. 2002. *Pengantar Hukum Bisnis : Manata Bisnis Modern Di era Global*. Banung : Citra Aditya Bakti.
- Prof. Abdul Kadir Muhammad, S.H. 1992. *Hukum Perikatan*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- \_\_\_\_\_. 1994. *Hukum Perseroan Indonesia*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- H. Muhamad Noor Purwosutjipto, S.H. 1999. *Pokok-pokok Hukum dagang Indonesia*. Jakarta : Djambatan.
- Rudhi Prasetya, S.H. 1996. *Kedudukan Mandiri Perseroan Terbatas*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- J. Satrio, S.H. 1995. *Hukum Perikatan : Perikatan Yang lahir Dari Perjanjian Buku I*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- R. Setiawan, S.H. 1994. *Pokok-pokok Hukum Perikatan*. Bandung : Citra Aditya Bakti.
- Rony Hanitijo Soemitra, S.H. 1990. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta : Ghalia Ina.
- Prof. R. Soebekti, S.H. 1990. *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*. Jakarta : Djambatan.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. 1995. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I dan Jilid 2*. Bandung : Angkasa.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

LAMPIRAN – LAMPIRAN





DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM

Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegalboto Kotak Pos 9 Jember 68121  
☎ (0331) 335462 330482 Fax 330482

Nomor : 4970/J25.1.1/PP.9/ 2003  
Lampiran :  
Perihal : KONSULTASI

Jember, 10 Nopembe, 2003

Yth. Ka. DAOP IX Jember  
di -  
JEMBER

Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember bersama ini dengan hormat  
menghadapkan kepada Saudara seorang mahasiswa :

Nama : ANDI WIJATMIKO  
NIM : 99071010153  
Program : S 1 Ilmu Hukum  
Alamat : Jl. Brantas XXIV/246 Jember.  
Keperluan : Konsultasi tentang Masalah "Pelaksanaan Perjanjian  
Kerjasama Tentang Penyelenggaraan Restoran -  
Dalam Kereta Antara CV Rama Dengan PT Kereta-  
Api Indonesia Daop IX (Persero ) Jember ".

Sehubungan dengan hal tersebut diatas kami mohon bantuan secukupnya,  
Karena hasil dari konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan  
penyusunan skripsi.

Atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.

Dekan.

KOFONG PARON PIUS, S.H., S.U.

NIP. 130 808 985

Tembusan Kepada :

- Yth. Ketua Bagian Kejur/Pendata.....



**PT. KERETA API (Persero)**  
DAERAH OPERASI IX JEMBER



SURAT KETERANGAN  
No. D.9/114/JL/XII/2003

Yang bertanda tangan dibawah menerangkan dengan sesungguhnya bahwa :

Nama : ANDI WIJATMIKO

Nim : 9907101053

Jurusan/Program : S1 Ilmu Hukum.

Telah mengadakan penelitian dalam rangka menyelesaikan tugas akhir dengan judul " Pelaksanaan Perjanjian Kerjasama Tentang Penyelenggaraan Restoran Dalam Kereta antara CV Rama Dengan PT Kereta Api (Persero) Daop IX Jember".

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jember, 1 Desember 2003

A/n Kepala Daerah Operasi IX  
Kereta Api (Persero) Jember  
Ka Humas,



**SUTOYO**  
Nipp. 18 009



Digital Repository Universitas Jember  
 DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
 UNIVERSITAS JEMBER  
 FAKULTAS HUKUM

Lampiran 3

Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegalboto Kotek Pos 9 Jember 68121  
 ☎ (0331) 335462 330482 Fax 330482

Nomor : 4970/J25.1.1/TP.2/2003  
 Lampiran :  
 Perihal : KONSULTASI

Jember 10 November 2003

Yth. Pimpinan CV Rama Cabang  
 di -  
 BANYUWANGI

Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember bersama ini dengan hormat  
 menghadapkan kepada Saudara seorang mahasiswa :

Nama : ANDI WIJATMIKO  
 NIM : 99071010153  
 Program : S 1 Ilmu Hukum  
 Alamat : Jl. Brantas K.IV/246 Jember.  
 Keperluan : Konsultasi tentang Masalah "Pelaksanaan Perjanjian  
 Kerjasama Tentang Penyelenggaraan Restoran -  
 Dalam Kereta Antara CV Rama Dengan PT Kereta-  
 Api Indonesia Daop IX (Persero) Jember".

Sehubungan dengan hal tersebut diatas kami mohon bantuan secukupnya,  
 Karena hasil dari konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan  
 penyusunan skripsi.

Atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.

Dekan.



PONG PARON PIUS, S.H., S.U.

NIP. 130 808 985

Tembusan Kepada :

- Yth. Ketua Bagian Kejur./..Perdata,.....

**CV RAMA**  
**JALAN STASIUN KOTA NO. 1 SURABAYA**

Nomor : Banyuwangi, 28 Januari 2004

Lampiran :-

Perihal : Konsultasi

Kepada Yth  
Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Jember

Di

J E M B E R

Dengan Hormat,

Memperhatikan surat saudara No. 4970/J25.1.1/PP.9/2003 tertanggal 10 November 2003.

Dengan ini disampaikan bahwa seorang Mahasiswa/Saudara :

Nama : Andi Wijatmiko

Nim : 990710101153

Program : S1 Ilmu Hukum

Telah berkonsultasi dengan kami sejak bulan November 2003 sampai selesai mengenai masalah :

**"PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJASAMA TENTANG  
PENYELENGGARAN RESTORAN KERETA API ANTARA  
CV RAMA DENGAN PT KERETA API (PERSERO) DAOP IX  
JEMBER**

Demikian untuk menjadikan maklum dan periksa adanya, Terima Kasih.

Hormat kami

CV RAMA BANYUWANGI



Bp. ANTON  
PIMPINAN

# CV RAMA

JALAN STASIUN KOTA NO. 1 SURABAYA

---

## DAFTAR MENU MAKANAN DAN MINUMAN :

### MAKANAN :

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. NASI GORENG  | Rp. 5000,- |
| 2. BAKSO        | Rp. 4000,- |
| 3. NASI BUNGKUS | Rp. 3500,- |
| 4. MIE BAKSO    | Rp. 4000,- |

### MINUMAN :

- |                    |            |
|--------------------|------------|
| 1. ES TEH          | Rp. 2000,- |
| 2. ES JERUK        | Rp. 2000,- |
| 3. TEH             | Rp. 2000,- |
| 4. KOPI            | Rp. 3000,- |
| 5. MINUMAN KEMASAN | Rp. 2000,- |

CV RAMA CABANG BANYUWANGI

PIMPINAN



Jember, 6 Desember 2003

Yth. Saudara Kepala Kereta Api 271/270

Di tempat

Titip 2 (dua) orang mahasiswa universitas Jember (UNEJ) yang mengadakan penelitian di PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember PERJALANAN BANYUWANGI - JEMBER PP.

Terima Kasih

a/n Kepala Daerah Operasi IX

PT Kereta Api Indonesia (Persero) Jember

KAHUMAS



Sutoyo  
NIP. 18009

Jember, 13 Februari 2004

Yth. Saudara Kepala Kereta Api 271/270

Di tempat

Titip 3 (Tiga) orang Mahasiswa Universitas Jember (UNEJ) yang mengadakan penelitian di PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember Perjalanan

~~Banyuwangi - Yogyakarta P.P.~~

Terima kasih.

*[Handwritten signatures and initials]*

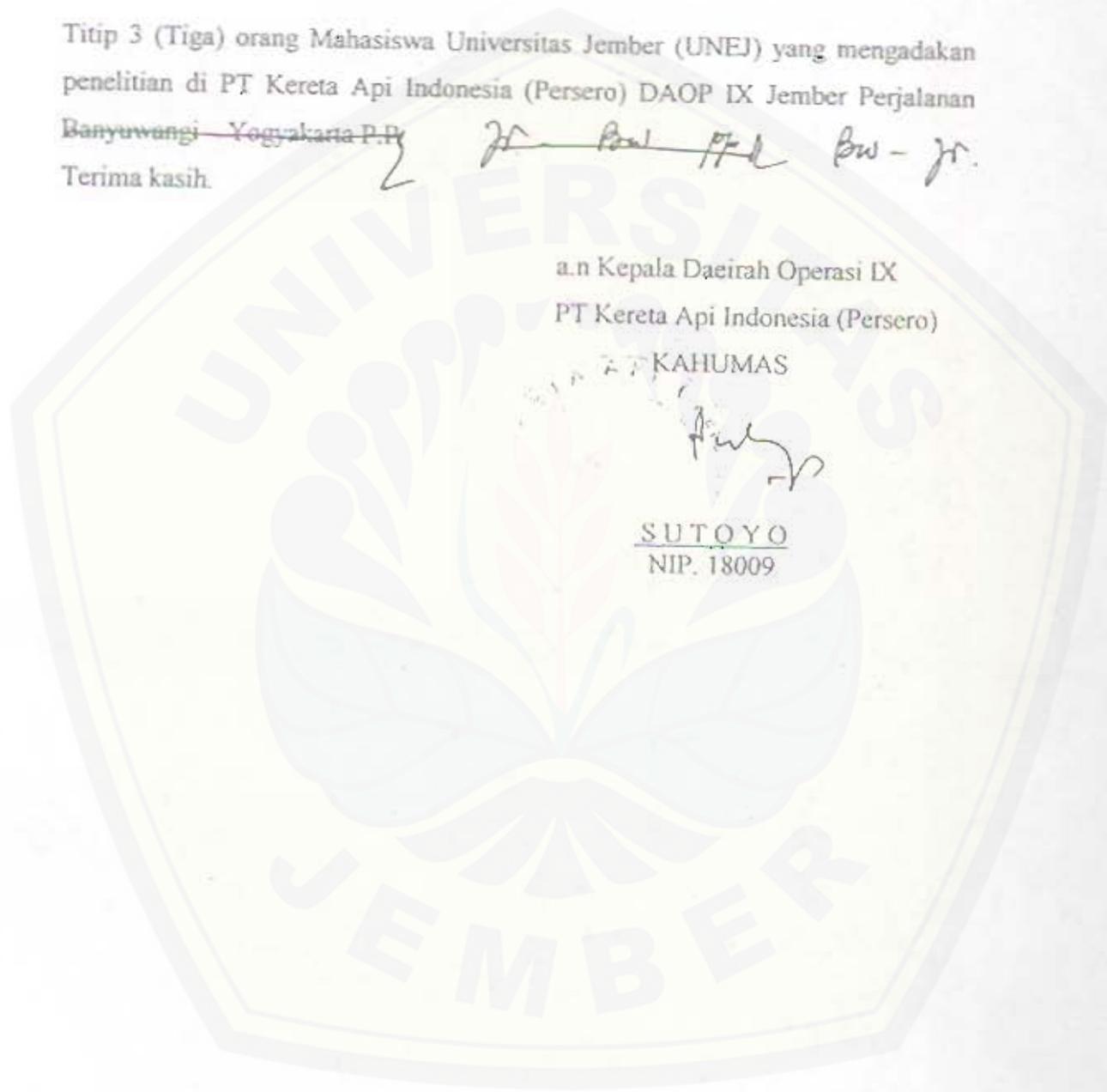
a.n Kepala Daerah Operasi IX

PT Kereta Api Indonesia (Persero)

KAHUMAS

*[Handwritten signature]*  
SUTOYO

NIP. 18009



Jember, 12 Februari 2004

Yth. Saudara Kepala Kereta Api 271/270

Di tempat

Titip 3 (Tiga) orang Mahasiswa Universitas Jember (UNEJ) yang mengadakan penelitian di PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember Perjalanan Banyuwangi - Yogyakarta P.P.

Terima kasih.

a.n Kepala Daeirah Operasi IX  
PT Kereta Api Indonesia (Persero)

KAHUMAS



SUTOYO  
NIP. 18009



**PT. Kereta Api (Persero)**  
*Daerah Operasi IX Jember*

**SURAT PERJANJIAN**

**PENYELENGGARAAN RESTORKA DENGAN  
PELAYANAN TAMBAHAN DALAM KERETA API  
"SRI TANJUNG"  
BANYUWANGI - YOGYAKARTA PP.  
TAHUN 2003**

*No. PT. Kereta Api : HK.213/XII/04/D.IX.2003*

*No. CV. Rama : 229/RAMA/REST/XII/2003*

Masa berlaku :

1 Januari 2004 s/d 31 Desember 2004

PT KERETA API (Persero)  
DAERAH OPERASI JEMBER

SURAT PERJALIHAN

Antara

PT KERETA API (Persero)

Dengan

CV RAMA

Tentang

PENYELENGGARAAN RESTORKA DENGAN PELAYANAN TAMBAHAN

DALAM KERETA API SRI TANJUNG

BANYUWANGI - YOGYAKARTA PP

TAHUN 2001

Nomer : 11K.213/XII/04/D.IX.2003.

Nomer : 229/RAMA/REST/XII/2003

Pada hari ini Kamis tanggal satu Januari tahun dua ribu empat yang bertanda tangan dibawah ini :

- 1) Drs. Saiful Echwan, selaku Kepala Daerah Operasi IX Jember pada PT Kereta Api (Persero) bertempat kedudukan di Kantor Daerah Operasi IX PT Kereta Api (Persero) Jember, Jl. Dahlia No.2 Jember, dalam hal ini bertindak dalam jabatannya atas kekuatan surat kuasa Kepala Perusahaan Umum Kereta Api tanggal 4 Nopember 1997 Nomor : 11K.214/XI/8/KA.97 oleh karena itu bertindak selaku demikian mewakili Kepala PT Kereta Api (Persero), untuk selanjutnya disebut sebagai PIHAK PERTAMA.
- 2) Hardjo Sutikno, selaku Direktur CV RAMA tempat kedudukan di jalan Stasiun Kota No.1 Surabaya, dalam hal ini bertindak selaku demikian untuk dan atas nama CV RAMA untuk selanjutnya disebut sebagai PIHAK KEDUA.

Dengan ini kedua belah pihak bersepakat dan setuju untuk mengadakan serta memanda-  
tangani perjanjian tentang penyelenggaraan restoran dalam kereta api SRTANJUNG  
Banyuwangi - Yogyakarta Pp dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagaimana diatur  
dalam pasal-pasal di bawah ini.

#### Pasal 1

##### Maksud dan Tujuan

Penyelenggaraan restoran kereta api dimaksudkan untuk memberikan pelayanan makan,  
minum dan pelayanan berbagai sarana kenyamanan/kebersihan lainnya kepada para  
penumpang kereta api, agar memberikan kepuasan, sehingga penumpang tertarik untuk  
menilih bepergian dengan kereta api.

#### Pasal 2

##### Penunjukan

1. Pihak pertama menunjuk pihak kedua untuk menjadi pelaksana penyelenggara  
restoran di atas kereta api SRTANJUNG Banyuwangi - Yogyakarta Pp dengan  
pelayanan tambahan tertentu.
2. Pihak kedua menyatakan menerima penunjukan tersebut dan sanggup serta bersedia  
melaksanakan tugas sebaik-baiknya dan senantiasa tunduk dan patuh terhadap  
semua ketentuan yang ditetapkan oleh pihak pertama.
3. Pihak kedua didalam mempekerjakan karyawannya harus mematuhi ketentuan Upah  
Minimum Regional (UMR) yang berlaku dan peraturan serta syarat-syarat ketenaga  
kerjaan yang berlaku dengan tidak mengubah kewajiban memberikan tunjangan  
tidak tetap yang kini berlaku.
4. Terhadap penunjukan ini, pihak kedua tidak dibenarkan untuk melimpahkan  
pelaksanaan pekerjaan, baik seluruhnya maupun sebagian kepada pihak lain.

#### Pasal 3

##### Tugas dan Kewajiban

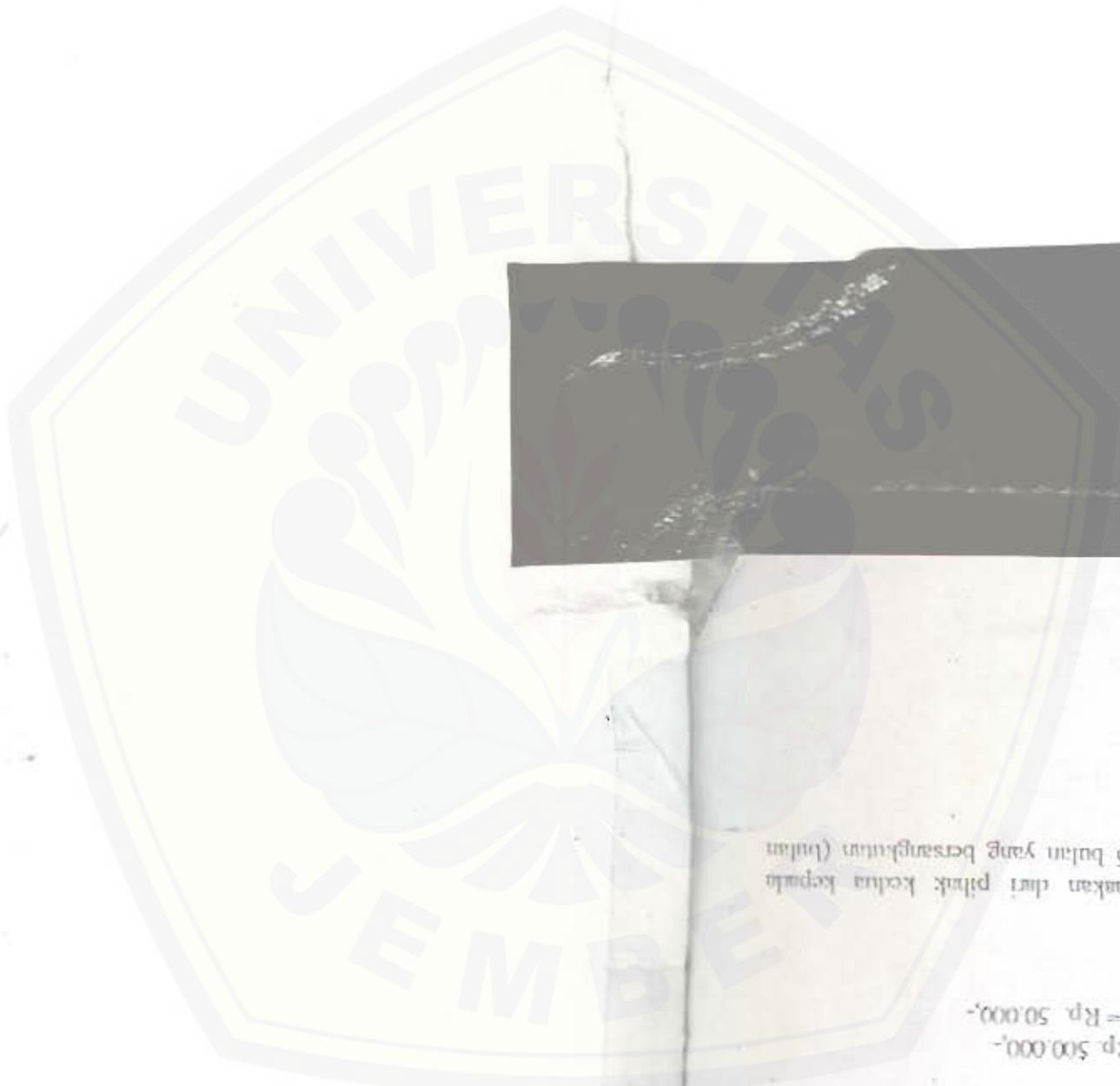
1. Sebagaimana pedoman umum dari pelaksanaan tugas dalam pelaksanaan  
penyelenggaraan restoran di atas kereta api tersebut pasal 2 yang dikerjakan oleh  
pihak kedua, adalah ketentuan yang ditetapkan dalam maklumat KAPRIJANKA  
No. 3/1990 tanggal 26 Maret 1990 dan merupakan lampiran yang tidak terpisahkan  
dari perjanjian ini.

2. Pihak kedua diwajibkan menyelenggarakan pelayanan tambahan guna peningkatan mutu pelayanan antara lain dalam bentuk : seperti tersebut pasal 5 perjanjian ini, dengan tanpa mengurangi kewajiban pelaksanaan penyelenggaraan pembersihan kereta api dalam perjalanan seperti tersebut pada surat perjanjian penunjukan penyelenggaraan pembersihan kereta api dalam perjalanan antara PT Kereta Api (Persero) dengan penyelenggara pembersihan kereta dalam perjalanan pada kereta api itu.
3. Para petugas pihak kedua harus membawa kartu tanda pengenal dan surat tugas dalam menjalankan tugas di atas kereta api.
4. Para petugas pihak kedua selama menjalankan tugasnya harus memakai pakaian seragam dinas yang rapi dan bagus dengan memperhatikan etika kesopanan dan keindahan, dilengkapi dengan papan nama petugas sesuai fungsinya dan sesuai dengan ketentuan PT Kereta Api (Persero).
5. Peralatan tata saji harus mengikuti gambar foto terlampir.
6. Pihak kedua berkewajiban memberi makan dan minuman awak KA yang dinas. Makanan tersebut senilai nasi rames dan minuman teh/kopi. Pemberian makan dan minuman tersebut merupakan kebijaksanaan dalam batas kewajiban serta kemampuan para pelaksana. Kewajiban ini tidak dilaksanakan apabila dalam rangkaian tidak ada kereta makan (KM).
7. Pihak kedua harus menyediakan ruang tempat istirahat bagi crew restorasi selama menunggu dinas berikutnya.
8. Pihak kedua berkewajiban menjaga kebersihan lantai dan interior ruang dapur serta ruang makan di kereta makan.
9. Pihak kedua menyediakan kotak P3K dan pemadam kebakaran di kereta makan.
10. Bila terjadi kerusakan atau nekadya sarana kereta makan yang dipergunakan oleh pihak kedua karena kelalaian petugas pihak kedua, maka perbaikannya menjadi tanggung jawab pihak kedua sepenuhnya.
11. Pihak kedua setuju bahwa pihak ketiga manapun tidak boleh memasuki informasi manapun yang diberikan atau tersedia untuk karyawan-karyawan lainnya berada dibawah perintah yang keras untuk tidak membocorkan informasi apapun kepada pihak ketiga dan setuju bahwa kewajiban ini terus berlaku walaupun kontrak berakhir.

Pasal 4

Kartu Tanda Pengenal

1. Bentuk fisik kelengkapan dan pengisian kartu tanda pengenal (btk 304) disediakan/dikerjakan oleh dan disahkan penggunaannya oleh pihak pertama dalam hal ini Direktur Operasi/Kasubdit Diversifikasi Usaha di kantor pusat Bandung. Dana untuk pengaduan kartu tanda pengenal (btk. 304) ini dibelankan kepada pihak kedua.
2. Tanda pengenal (btk.304) hanya untuk 1 (satu) tahun takwim dengan demikian pada akhir bulan Nopember tahun yang berjalan pihak kedua harus sudah mengajukan permohonan kartu tanda pengenal yang baru.
3. Kartu tanda pengenal (btk.304) hanya berfungsi sebagai bukti identitas diri dan hanya berlaku bagi pemiliknya sesuai dengan nama yang tertulis di dalamnya.
4. Khusus untuk para crew restorasi KA yang berstatus trainers dapat dibuatkan keterangan sebagai kartu tanda pengenal semestara dan harus mendapat pengesahan penggunaannya dari Kadaop IX Jember.
5. Disamping kartu tanda pengenal (btk.304) sebagai kelengkapan tugas pada hari itu tetap harus dibuatkan 1 (satu) lembar daftar nama-nama crew (*crew list*) untuk 1 (satu) kali perjalanan dan diketahui oleh Ks/Ksb stasiun pemberangkatan dan stasiun tujuan KA.
6. Apabila di dalam suatu pemeriksaan yang dilakukan oleh Kdip dan atau pejabat PT Kereta Api (Persero) yang berwewenang kedatangan crew restorasi yang tidak dapat menunjukkan kartu tanda pengenal (btk.304) yang sah meskipun nama yang bersangkutan tercantum di dalam crew list, atau kedatangan seorang crew restorasi yang dapat menunjukkan kartu tanda pengenal (btk.304) yang sah tetapi nama tersebut tidak tercantum di dalam crew list, maka kepadanya akan dikenakan sanksi sama seperti penumpang umum yang tidak mempunyai karcis yang berlaku, berupa :
  - Suplusi sebesar dua kali tarip sebenarnya ditambah satu kali tarip tuslah apabila KA tersebut berlaku tarip tuslah atau,
  - Diturunkan di stasiun pemberhentian pertama yang dicapai oleh KA tersebut.

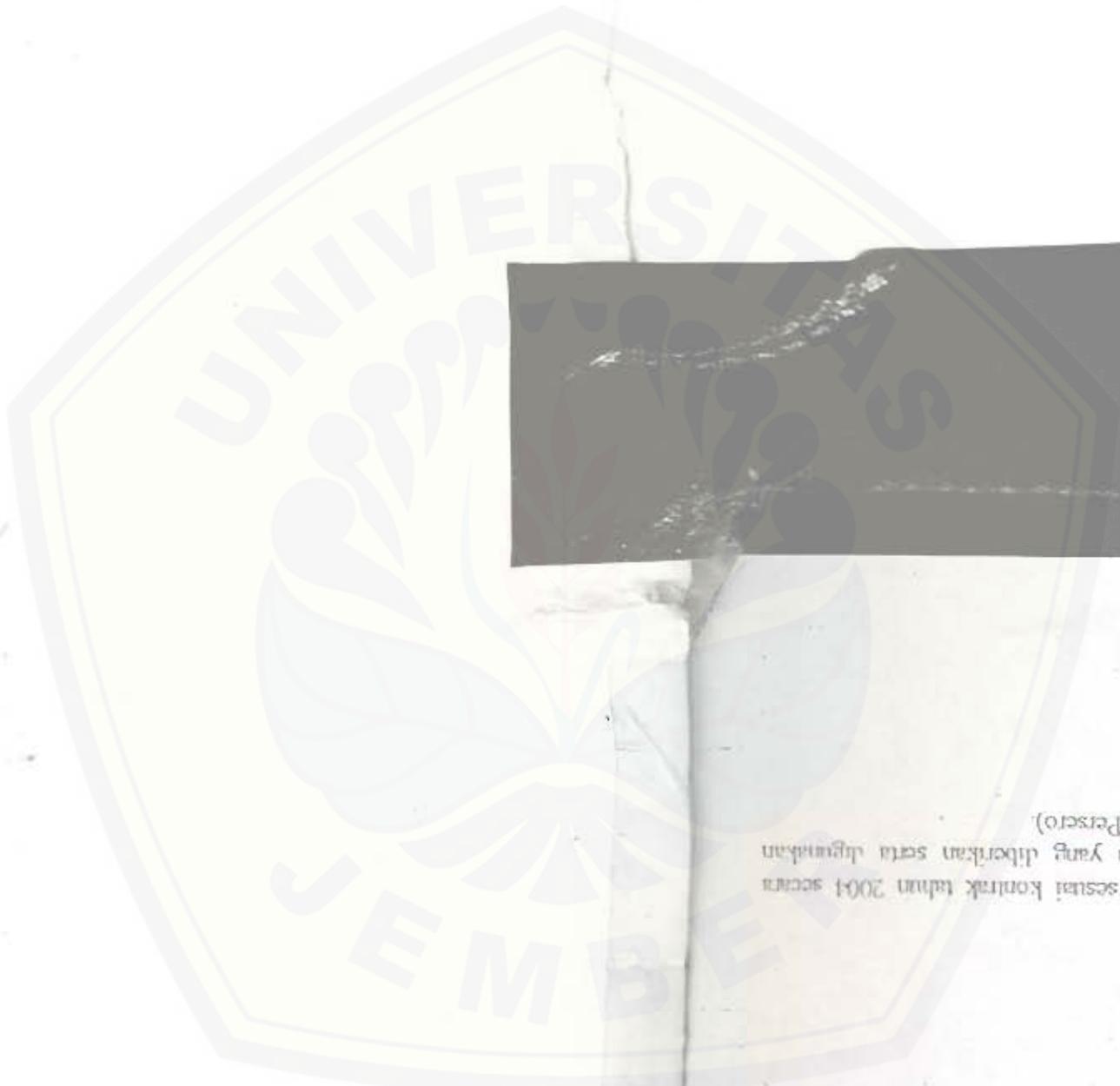


...akan makan dari pihak kedua kepada  
...15 bulan yang bersangkutan (bulan

...Rp. 500.000,-  
...Rp. 50.000,-

...melaksanakan pekerjaan sebagaimana  
...pihak pertama akan memberikan  
...peraturan yang berlaku.  
...perhitungan penyelesaian kedua  
...atas pembayaran kereta mudam sebesar  
...rupiah) setiap bulan dengan tujuan

Kereta Malam



...dua sesuai kontrak tahun 2004 secara  
samaan yang diberikan serta digunakan  
Api (Persero).

...saan atas pelaksanaan dan perjanjian  
...ta Api (Persero) berwujud, berhak

... (Persero) dengan nama PT GIGAS

Pasal 8  
Laporan

Pihak kedua diwajibkan membuat laporan kepada Dirip/KN meliputi :

- 1) Keadaan kereta makan dan rangkaian KA setiap 10 hari.
- 2) Keadaan susunan pegawai setiap triwulan
- 3) Daftar jumlah pemeriksaan selama tiga bulan berturut-turut yang telah dilakukan oleh Pejabat PT Kereta Api (Persero) yang berwenang dengan lampiran rekening bukti hasil pemeriksaan.
- 4) Jumlah porsi makanan/minuman yang terjual setiap 10 hari.
- 5) Pujian, pengaduan dan saran para penumpang setiap 10 hari.
- 6) Tiap triwulan mengirimkan 1 (satu) lembar nota penjualan atau daftar menu makanan dan minuman.
- 7) Laporan lain yang dipandang perlu. Untuk Dirip/KN dikirim laporan triwulan sesuai ayat 2, 3 dan 6 pasal ini.

Pasal 9

Pajak dan Bea Materai

Pajak pertambahan nilai dan bea materai serta biaya-biaya lainnya yang timbul akibat perjanjian ini menjadi beban pihak kedua.

Pasal 10

Masa berlaku, Perpanjangan dan Pemutusan Perjanjian

- 1) Masa berlaku perjanjian ini ditetapkan terhitung mulai tanggal 01 Januari 2004 sampai dengan tanggal 31 Desember 2004 atau sampai dengan diberlakukannya ketentuan baru yang akan dikeluarkan oleh PT Kereta Api (Persero).
- 2) Masa berlaku sebagaimana ayat (1) di atas, dapat diperpanjang setiap kali untuk selama 1 (satu) tahun, apabila pihak kedua dapat menunjukkan prestasi dan kondisi yang baik berdasarkan penilaian pihak pertama.

3). Dalam pilak kedua akan memperpanjang perjanjian restorasi di atas EA maka surat permohonan harus dilengkapi copy surat yaitu :

- Badan Hukum Perusahaan.
- Ijin Usaha bidang perestorasi
- Foto copy Surat Perjanjian yang telah dilakukan

Permohonan perpanjangan perjanjian dimaksud diajukan selambat-lambatnya 1 (satu) bulan sebelum perjanjian selesai/berakhir yang ditujukan kepada pihak pertama dan tembusan kepada Direktur Operasi (DIROP)/Kasubdit Pemasaran Angkutan Penumpang (KN) kantor pusat di Bandung.

4). Dalam hal pihak kedua akan memutuskan perjanjian dan tidak akan memperpanjang lagi, maka harus mengajukan pemberitahuan terlebih dahulu kepada pihak pertama dengan surat tercatat paling lambat 2 (dua) bulan sebelum saat pemutusan perjanjian.

5). Dalam hal pihak kedua tidak lagi dapat melaksanakan tugasnya dengan sebaik-baiknya sebagaimana tersebut pada pasal 2 s/d pasal 12, sedangkan dalam waktu 1 (satu) tahun telah mendapat peringatan secara tertulis 3 (tiga) kali dari pihak pertama dan atau Direktur Operasi (DIROP)/Kasubdit Pemasaran Angkutan Penumpang (KN) kantor pusat di Bandung maka pihak pertama berhak meniadakan penunjukan sebagai penyelenggara restoran di atas kereta api SRITANJUNG yang tersebut pada pasal 2 ayat 1 perjanjian ini, segala akibat pemutusan hubungan kerja ini menjadi tanggung jawab pihak kedua.

6). Apabila berdasarkan keputusan PT Kereta Api (Persero), kereta api SRITANJUNG Banyuwangi-Yogyakarta Ip harus dibatalkan untuk seterusnya, maka secara otomatis perjanjian kerja sama penyelenggaraan restoran diatas kereta api ini menjadi batal secara keseluruhan tanpa ada tuntutan ganti rugi berupa apapun dari pihak dari pihak kedua.

7). Dalam hal terjadi pemutusan perjanjian ini maka pihak pertama tidak bertanggung jawab atas karyawan pihak kedua ( tanggung jawab sepenuhnya ada pada pihak kedua ).

Pasal 11

Hal - Hal Lain

Hal-hal lain yang belum cukup diatur dalam surat perjanjian ini akan ditetapkan kemudian oleh kedua belah pihak berdasarkan musyawarah yang dituangkan dalam bentuk Addendum, serta merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perjanjian ini.

Pasal 12

Penyelesaian Perselisihan

- 1) Apabila terjadi perselisihan antara kedua belah pihak mengenai pelaksanaan perjanjian ini, maka kedua belah pihak akan menyelesaikan secara musyawarah
- 2) Apabila penyelesaian secara musyawarah tidak tercapai kata sepakat, maka penyelesaian akan diajukan ke Pengadilan Tinggi dengan memilih tempat kedudukan hukum (domisili) yang tetap dan tidak berubah di Kantor Pengadilan Negeri Jember.

Pasal 13

Penutup

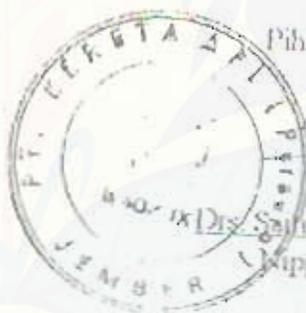
Surat perjanjian ini dibuat dalam rangkap 2 (dua) dan ditanda tangani oleh kedua belah pihak, yang masing-masing mempunyai kekuatan hukum yang sama dan dilampirkan diatas kertas bermaterai secukupnya, masing-masing untuk pihak pertama dan pihak kedua.

Jember, 1 Januari 2004



Pihak Kedua

Hardjo Sutikno



Pihak Pertama

Dis. Saiful Ichwan MM  
Nipp. 26 176

Saksi

Sutojo

Edy Sutriyadi



***PT. KERETA API (Perseero)***

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 13 TAHUN 1992

TENTANG  
PERKERETAAPIAN

PERUSAHAAN UMUM KERETA API

## KATA PENGANTAR

Sejak berdirinya perusahaan yang mengelola kereta api di negara Republik Indonesia, diatur oleh Perundang-undangan produk kolonial yang terdiri atas 7 (tujuh) Ordonansi setingkat Undang-undang dan 4 (empat) Verordening setingkat dengan Peraturan Pemerintah.

Dengan berkembangnya Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) yang semakin canggih, sudah waktunya Peraturan Perundang-undangan tersebut diganti atau disesuaikan dengan keadaan sekarang atau minimal sampai dengan 10 tahun mendatang.

Sebagai langkah positif Pemerintah Republik Indonesia bersama para cerdas Cendekiawan, disusunlah Undang-undang yang baru yang dapat menampung aspirasi rakyat banyak yaitu Undang-undang Nomor : 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

Undang-undang Nomor : 13 Tahun 1992 hanya menampung hal-hal yang pokok-pokok saja sedangkan pengaturan yang lebih luas akan diatur lebih lanjut oleh Peraturan Perundangan yang lebih rendah yaitu Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri serta Peraturan Dinas yang berlaku di bidang Perkeretaapian secara keseluruhan.

Dengan berlakunya Undang-undang Nomor : 13 Tahun 1992 maka berakhirilah masa berlaku Undang-undang produk kolonial Belanda dan berlakulah Ordonansi Produk Pemerintah Republik Indonesia yang sesuai dengan jiwa dan aspirasi bangsa Indonesia.

Agar seluruh pejabat di lingkungan PERUMKA dapat mengetahui dan memahami Undang-undang baru tersebut maka dipandang perlu untuk menyampaikan informasi mengenai Undang-undang Nomor : 13 Tahun 1992 tersebut, supaya seluruh karyawan Perum Keretaapi dituntut betul-betul dapat mengerti dan memahami serta melaksanakan ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum dalam Undang-undang tentang Perkeretaapian tersebut.

Semoga buku ini dapat digunakan sebagai pedoman dan dapat dimanfaatkan sebagaimana mestinya.

DIREKSI PERUM KERETA API

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 13 TAHUN 1992  
TENTANG  
PERKERETAAPLAN  
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

- Menimbang :
- a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk menantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945;
  - b. bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam transportasi nasional, mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan perannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
  - c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur perkeretaapian yang ada pada saat ini tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
  - d. bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdaya guna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai perkeretaapian dalam Undang-undang.

Mengingat : Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945;

Dengan persetujuan  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA  
MEMUTUSKAN :  
Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG  
PERKERETAAPIAN

BAB I  
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan :

1. Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem;
2. Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel;
3. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu sama lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem;
4. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatannya;
5. Fasilitas keselamatan perkeretaapian adalah perangkat bangunan, peralatan, dan perlengkapan yang digunakan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan perjalanan kereta api;
6. Sarana kereta api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel;
7. Prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan;
8. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api;
9. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api baik untuk angkutan orang maupun barang;

10. Badan penyelenggara adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api.
11. Menteri adalah Menteri yang bertanggung jawab di bidang perkeretaapian.

## BAB II ASAS DAN TUJUAN

### Pasal 2

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, adil dan merata, keseimbangan, kepenunangan umum, keterpaduan, dan percaya pada diri sendiri.

### Pasal 3

Pekeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara masal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

## BAB III PEMBINAAN

### Pasal 4

Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

### Pasal 5

- (1) Pembinaan perkeretaapian diarahkan untuk meningkatkan peran serta angkutan kereta api dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu.
- (2) Ketentuan mengenai pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB IV PENYELENGGARAAN

### Pasal 6

- (1) Perkeretaapian diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu berdasarkan perundang-undangan yang berlaku.

- (2) Badan usaha lain selain badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat diikutsertakan dalam kegiatan perkeretaapian atas dasar kerja sama dengan badan penyelenggara.
- (3) Bentuk dan syarat-syarat kerja sama sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 7

- (1) Untuk menunjang kegiatan badan usaha di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kepariwisataan oleh badan usaha yang bersangkutan dapat digunakan kereta api khusus.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### BAB V PRASARANA DAN SARANA

#### Pasal 8

- (1) Pemerintah menyediakan dan merawat prasarana kereta api.
- (2) Penyediaan dan perawatan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilimpahkan kepada badan penyelenggara.
- (3) Pengusahaan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh badan penyelenggara.

#### Pasal 9

- (1) Badan penyelenggara menyediakan dan merawat sarana kereta api.
- (2) Penyediaan dan perawatan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilakukan oleh badan usaha lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (2), dengan cara kerjasama dengan badan penyelenggara.
- (3) Pengusahaan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan oleh badan penyelenggara.

#### Pasal 10

- (1) Prasarana dan sarana kereta api yang dioperasikan wajib memunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Untuk memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terhadap setiap prasarana dan sarana kereta api dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

- (3) Syarat keselamatan dan tata cara pemeriksaan serta pengujian diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 11

Pemerintah mengembangkan rancang bangun dan rekayasa perkeretaapian.

#### Pasal 12

- (1) Pengoperasian prasarana dan sarana kereta api hanya dapat dilakukan oleh tenaga-tenaga yang telah memenuhi kualifikasi keahlian.
- (2) Persyaratan keahlian dan tata cara mendapatkan kualifikasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 13

Untuk kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, Pemerintah menetapkan pengaturan mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya.

#### Pasal 14

- (1) Dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tunggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api baik yang dapat mengganggu pandangan bebas, maupun dapat membahayakan keselamatan kereta api.
- (2) Ketentuan mengenai larangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 15

- (1) Perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan dibuat dengan prinsip tidak sebidang.
- (2) Pengecualian terhadap prinsip sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya dimungkinkan dengan tetap mempertimbangkan keselamatan dan kelancaran, baik perjalanan kereta api maupun lalu lintas di jalan.
- (3) Ketentuan mengenai perpotongan dan pengecualiannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### Pasal 16

Dalam hal terjadi perpotongan jalur kereta api dengan jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

### Pasal 17

- (1) Penggunaan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api, dilaksanakan dengan cara yang tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.
- (2) Ketentuan mengenai pelaksanaan pembangunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

### Pasal 18

Badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam pasal 6 ayat (1), berwenang melarang siapapun :

- a. berada di daerah manfaat jalan kereta api;
- b. menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api;
- c. menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api;
- d. berada di luar tempat yang disediakan untuk angkutan penumpang dan/atau barang;
- e. mengganggu ketertiban dan/atau pelayanan umum.

### Pasal 19

- (1) Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api.
- (2) Kecuali dalam hal-hal tertentu yang ditetapkan oleh badan penyelenggara, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang hanya dapat dilakukan di stasiun.

### Pasal 20

- (1) Selain berfungsi sebagai tempat naik atau turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang, di stasiun dapat dilakukan kegiatan usaha penunjang angkutan kereta api.

- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut oleh Menteri.

## BAB VI JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN KERETA API

### Pasal 21

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api diselenggarakan secara terpadu dalam satu kesatuan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi secara keseluruhan.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api disusun dalam jaringan pelayanan angkutan antar kota dan jaringan pelayanan angkutan kota.

### Pasal 22

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas utama melayani angkutan jarak jauh dan sedang.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas cabang, melayani angkutan jarak sedang dan dekat.

### Pasal 23

Jaringan pelayanan angkutan kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2), berfungsi sebagai pelayanan lintas utama dalam satu sistem angkutan kota.

### Pasal 24

Angkutan kereta api khusus berfungsi untuk melayani kegiatan badan usaha tertentu di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kepariwisataan.

## BAB VII ANGKUTAN

### Pasal 25

- (1) Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang atau barang dilakukan setelah dipenuhinya syarat-syarat umum angkutan yang ditetapkan badan penyelenggara berdasarkan Undang-undang ini.

- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.

#### Pasal 26

Penumpang dan/atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, wajib diangkut oleh badan penyelenggara.

#### Pasal 27

Jika terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, badan penyelenggara wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

#### Pasal 28

- (1) Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan/atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diberikan dengan ketentuan :
  - a. Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang dipkerjakan oleh badan penyelenggara;
  - b. besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

#### Pasal 29

Badan penyelenggara diberi wewenang untuk :

- a. melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan bagi penumpang dan/atau barang.
- b. melakukan penindakan atas pelanggaran terhadap syarat-syarat umum angkutan tersebut huruf a;
- c. membatalkan perjalanan kereta api apabila dianggap dapat membahayakan ketertiban dan kepentingan umum;
- d. menertibkan penumpang kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api.

**Pasal 30**

Struktur dan golongan tarif angkutan kereta api ditetapkan Pemerintah.

**Pasal 31**

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.

**Pasal 32**

- (1) Pengirim dan/atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan badan penyelenggara dalam jangka waktu yang ditetapkan sesuai dengan syarat-syarat umum angkutan, dikenakan biaya penyimpanan barang.
- (2) Pengirim dan/atau penerima barang hanya dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilunasi.
- (3) Barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) lebih dari waktu tertentu, dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**Pasal 33**

Pengangkutan barang berbahaya dilaksanakan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**Pasal 34**

Badan penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 28.

**Pasal 35**

- (1) Penderita cacat dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang angkutan kereta api.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

## BAB VIII PENYIDIKAN

### Pasal 36

- (1) Selain Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen 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 1991 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang perkeretaapian.
- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berwenang untuk :
  - a. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana;
  - b. Memanggil dan memeriksa saksi dan/atau tersangka;
  - c. Melakukan penggeledahan, penyegelan dan/atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana;
  - d. Melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana;
  - e. Meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
  - f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - g. Menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana;
- (3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## BAB IX KETENTUAN PIDANA

### Pasal 37

Barangsiapa membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api, baik yang dapat mengganggu pandangan bebas maupun yang dapat membahayakan keselamatan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan

membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara serta wajib membojor ataupun menghilangkan gangguan dimaksud.

#### **Pasal 38**

Barangsiapa karena perbuatannya mengakibatkan rusaknya pintu perlintasan kereta api atau tanpa hak membuka pintu perlintasan kereta api pada waktu kereta api akan dan/atau sedang berjalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

#### **Pasal 39**

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api, sebagaimana dimaksud dalam pasal 17 sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

#### **Pasal 40**

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusaknya, mengurangi nilai atau tidak dapat berfungsinya atau tidak dapat berfungsi secara sempurna sarana dan/atau prasarana kereta api, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

#### **Pasal 41**

Perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37, Pasal 38, Pasal 39 dan Pasal 40 Undang-undang ini adalah pelanggaran.

#### **Pasal 42**

Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 menyebabkan matinya orang, luka berat atau cacat dapat dipidana sesuai dengan ketentuan dalam hukum pidana.

BAB X  
KETENTUAN LAIN-LAIN

Pasal 43

- (1) Terhadap setiap kecelakaan kereta api harus dilakukan penelitian sebab-sebabnya.
- (2) Penelitian kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh Panitia yang pembentukan, susunan dan tugas-tugasnya diatur lebih lanjut oleh menteri.

BAB XI  
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 44

Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan mengenai perkeretaapian dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

BAB XII  
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 45

Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka :

1. Algemeene Regelen betreffende den Aanleg en de Exploitatie van Spoor en Tramwegen, bestemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandsch Indie (Koninklijke Besluit, Staatsblad 1926 Nomor 26 ja. Staatsblad Nomor 295).
2. Algemeene Bepalingen betreffende de Spoor en Tramwegen. (Ordonantie, Staatsblad 1927 Nomor 258);
3. Bepalingen betreffende den Aanleg en het Bdrif der Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 259);
4. Bepalingen voor de stadstramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 260)
5. Bepalingen Landelijke Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 261);
6. Bepalingen betreffende het Vervoer over Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 262);



7. Industriean Ordonnantie (Staatsblad 1885 Nomor 158 jo Staatsblad 1938 Nomor 595).

dinyatakan tidak berlaku.

**Paragraf 46**

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta

pada tanggal 11 Mei 1992

**PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA**

td.

**SOEHARTO**

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 11 Mei 1992  
**MENTERI/SEKRETARIS  
NEGARA  
REPUBLIK INDONESIA**

td.

**MOERDIONO**

**LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
TAHUN 1992 NOMOR 47**

Salinan sesuai dengan aslinya  
**SEKRETARIAT KABINET RI**  
Kepala Biro Hukum  
Perundang-undangan

Disalin sesuai dengan aslinya  
Oleh :  
Kepala Sub Direktorat Hukum  
dan Hubungan Antar Lembaga

td.

**Bambang Kesowo, S.H., LL.M.**

td.

**Edi Sunarjo, SH.**  
Nip. 120135406