

**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG HANTARAN
DENGAN PT. HERONA EXPRESS
JEMBER**

S K R I P S I

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi syarat - syarat untuk menyelesaikan program studi Ilmu Hukum (SI) dan mencapai Gelar Sarjana Hukum

Oleh :

Nur Hidayatin

NIM : 960710101066



Milik UPT Perpustakaan
UNIVERSITAS JEMBER

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM

2001

Asal : ITT-At h
Penerimaan :
Terima : 03/9/01
No : 102235 620

Klass
346.02
Hi D
t
0.1

**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG HANTARAN
DENGAN PT. HERONA EXPRESS
JEMBER**

Oleh:

NUR HIDAYATIN

96 - 066

Pembimbing:

Hj. SULAKSNI, S.H.

NIP. 130 516 490

Pembantu Pembimbing:

R.A. RINI ANGGRAINI, S.H.

NIP. 131 485 338

**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM**

2001

MOTTO

Penuhilah janji, sesungguhnya janji itu pasti diminta pertanggungjawabnya. (Terjemahan QS.17. Al Isra':34)

Dan tepatilah perjanjian apabila kamu berjanji dan janganlah kamu membatalkan sumpah-sumpah(mu) itu, sesudah meneguhkannya, sedang kamu telah menjadikan Allah sebagai saksimu (terhadap sumpah-sumpah itu) sesungguhnya Allah mengetahui apa yang kamu perbuat (Terjemahan QS. 16. An Nahl:91)

PERSEMBAHAN

SKRIPSI INI KUPERSEMBAHKAN UNTUK:

1. Ibuku: TITIK ARWATINA dan Bapakku: MOCH. HASAN yang terhormat dan tersayang atas segala doa, kasih sayang, bimbingan dan arahan yang tiada batas.
2. Almamater Fakultas Hukum Universitas Jember yang selalu ku junjung tinggi.
3. Mas Andi Setia Nugraha yang selalu memberi semangat dan dorongan untuk mencapai semua keinginanku.

PERSETUJUAN

Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada

Hari : Selasa

Tanggal : 20

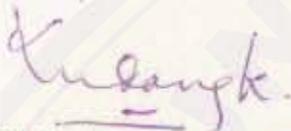
Bulan : Februari

Tahun : 2001

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

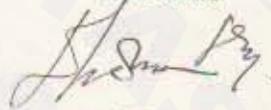
Panitia Penguji

Ketua,



Hj. Endang Kartika, S.H.
NIP. 130 531 993

Sekretaris



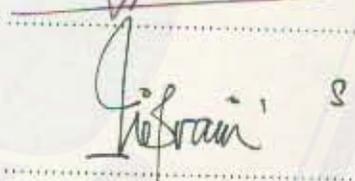
Asmara Budi Dyah DS, S.H.
NIP. 130 808 987

Anggota Panitia Penguji

1. Hj. Sulaksni, S.H.
NIP. 130 516 490



2. RA. Rini Angraeni, S.H.
NIP. 131 485 338



PENGESAHAN

Skripsi dengan judul:

TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DALAM PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG HANTARAN
DENGAN PT. HERONA EXPRESS
JEMBER

oleh:

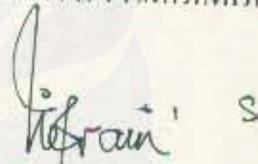
Nur Hidayatin
NIM. 960710101066

PEMBIMBING



Hj. Sulaksni, S.H.
NIP. 130 516 490

PEMBANTU PEMBIMBING



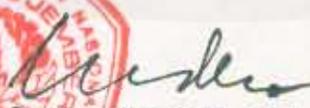
RA. Rini Anggraini, S.H.
NIP. 131 485 338

MENGESAHKAN

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL RI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM

2001

DEKAN,



Soewondho, S.H., M.S.
NIP 130 879 632

KATA PENGANTAR

Ucapan syukur alhamdulillah saya panjatkan kehadirat Allah SWT, karena hanya dengan ridha dan hidayah-Nya saya mampu menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini merupakan suatu persyaratan yang harus dipenuhi untuk mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Jember.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, saya menyadari sepenuhnya tidak akan selesai tanpa bantuan dari Dosen-Dosen pembimbing maupun pihak lain yang ikut membantu memperlancar penyusunannya. Untuk itu pada kesempatan ini saya menyampaikan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

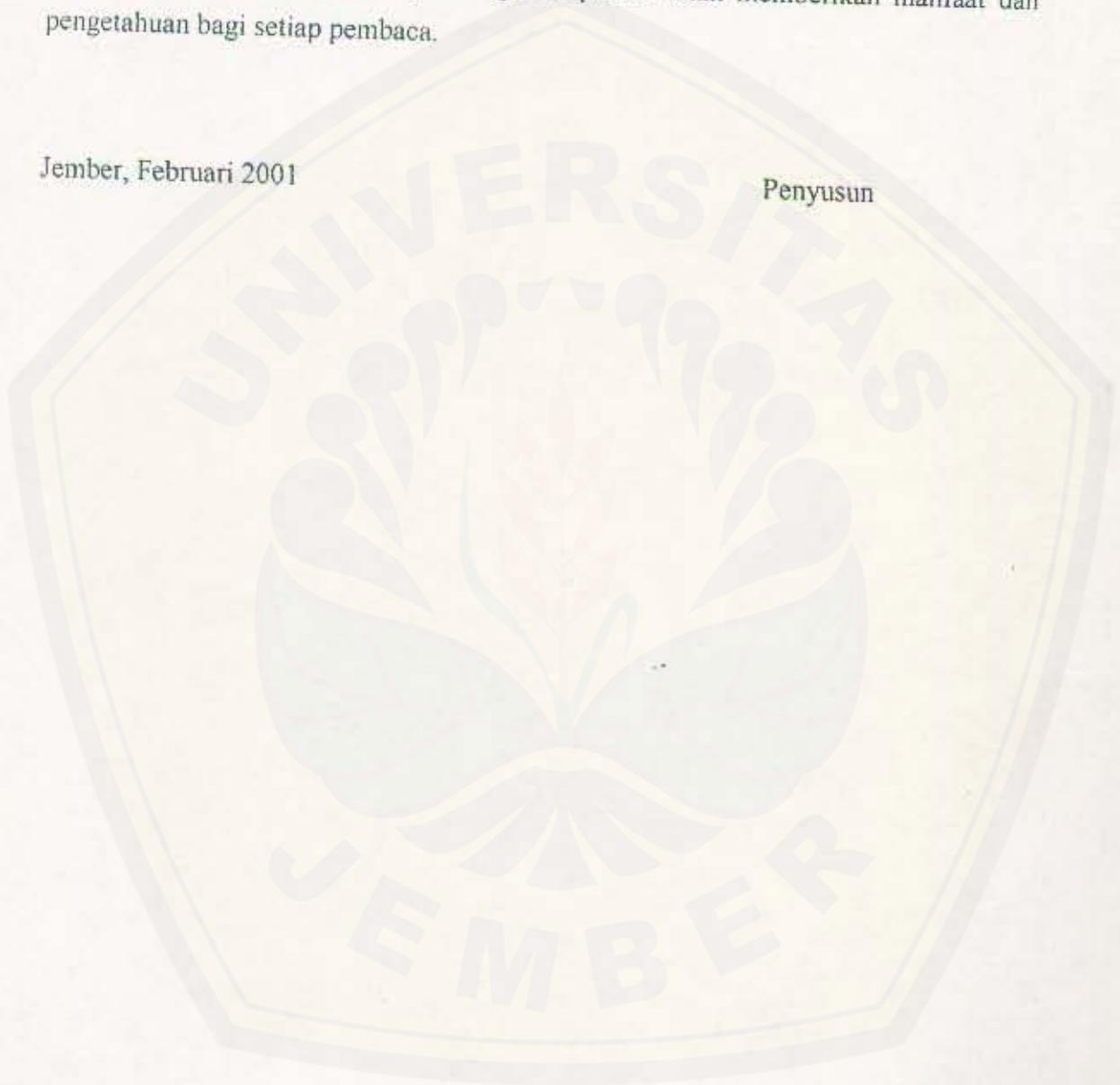
1. Ibu Hj. Sulaksni, S.H. selaku dosen pembimbing yang dengan tekun dan penuh tanggung jawab telah membimbing saya dalam penyusunan skripsi ini;
2. Ibu RA Rini Anggraini, S.H. selaku pembantu pembimbing yang penuh tanggung jawab telah membimbing saya dalam penyusunan skripsi ini;
3. Bapak Dekan, Pembantu Dekan I, Pembantu Dekan II dan Pembantu Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember;
4. Ibu Hj. Endang Kartika, S.H. selaku ketua panitia penguji;
5. Ibu Asmara Budi Dyah DS, S.H. selaku sekretaris panitia penguji;
6. Ibu Hj. Endang Kartika, S.H. selaku dosen wali yang selalu memberikan arahan dan perhatian selama saya menjadi mahasiswa di Fakultas Hukum;
7. Bapak dan Ibu dosen serta karyawan Fakultas Hukum;
8. Bapak Drs. Koen Harijanto selaku Kepala Sub Seksi Bina Pelanggan pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IX Jember yang telah memberikan bantuan dalam memperoleh data-data yang dibutuhkan;
9. Para karyawan dan karyawan PT. Kereta Api (Persero) DAOP IX Jember;
10. Bapak dan Ibu Bambang Setiyadi yang selalu memberikan arahan dan perhatiannya;
11. Adik-adikku terkasih Triyana dan Uul;

12. Sahabat-sahabatku: Iin Verawaty, Yohana Dewi, Maharani, Dewi dan Emi yang telah memberikan bantuannya selama penyusunan skripsi ini;
13. Teman-teman di Jawa IV / 19 Jember yang telah memberikan bantuannya.

Akhirnya, saya berharap semoga skripsi ini akan memberikan manfaat dan pengetahuan bagi setiap pembaca.

Jember, Februari 2001

Penyusun



DAFTAR ISI

HALAMAN

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PEMBIMBING.....	ii
HALAMAN MOTTO.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN.....	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
RINGKASAN.....	xi
BAB I. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan Penulisan.....	4
1.4 Metodologi	
1.4.1 Pendekatan Masalah.....	5
1.4.2 Sumber Data.....	5
1.4.2.1 Data Sekunder.....	5
1.4.3 Metode Pengumpulan Data.....	6
1.4.3.1 Interview.....	6
1.4.3.2 Studi Kepustakaan.....	6
1.4.4 Analisis Data.....	6
BAB II. FAKTA, DASAR HUKUM DAN KAJIAN PUSTAKA	
2.1 Fakta.....	7
2.2 Dasar Hukum.....	9
2.3 Kajian Pustaka.....	11

2.3.1 Pengertian Perjanjian pada Umumnya.....	11
2.3.2 Pengertian Perjanjian Pengangkutan Barang.....	12
2.3.3 Pengertian Tanggung Jawab.....	17
2.3.4 Pengertian PT. Kereta Api (Persero).....	18
BAB III. PEMBAHASAN	
3.1 Proses dibentuknya Perjanjian Pengangkutan Barang Hantaran dengan Kereta Api.....	21
3.1.1 Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Hantaran.....	24
3.1.2 Kegiatan PT. Kereta Api (Persero) dalam Pelaksanaan Perjanjian.....	26
3.2 Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) jika Barang Mengalami Kerusakan, Hilang atau keterlambatan dalam Penyerahannya.....	29
3.2.1 Prosedur Pengajuan Klaim atas Kerugian Barang.....	31
3.2.2 Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) terhadap Tuntutan Ganti Rugi.....	33
3.3 Penyelesaian Perselisihan Ganti Rugi terhadap Pengirim atau Penerima apabila terjadi Kehilangan, Kerusakan atau Keter- lambatan dalam Penyerahan Barang Hantaran.....	36
BAB IV. KESIMPULAN DAN SARAN	
4.1 Kesimpulan.....	38
4.2 Saran.....	39
DAFTAR PUSTAKA.....	xiii
DAFTAR PUSTAKA.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	

RINGKASAN

Indonesia sebagai Negara yang terdiri dari banyak pulau sangat memerlukan sarana perhubungan yang baik demi kelancaran dan cita-cita bangsa apalagi ditunjang dengan adanya perkembangan masyarakat dan perkembangan dunia usaha. Untuk itulah maka diperlukan sarana angkutan sehingga orang dapat saling berhubungan satu dengan yang lain atau dapat dengan mudah memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dapat dilakukan dengan menggunakan bermacam-macam sarana angkutan yaitu sarana angkutan darat, laut dan udara.

Dalam bidang pengangkutan ini, Kereta Api adalah sebagai salah satu alat transportasi Nasional yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri dibandingkan dengan alat angkut yang ada di darat lainnya. Dari usaha jasa di bidang pengangkutan ini timbul hubungan hukum antara pemakai jasa Kereta Api dengan PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut. Pemakai jasa disini adalah PT. Herona Express sebagai ekspediter yang menyelenggarakan usaha titipan jasa atau pengiriman barang hantaran. Pengangkutan dan pengiriman barang berawal dari adanya perjanjian sehingga dalam pelaksanaannya seharusnya diikuti pemenuhan prestasi oleh masing-masing pihak. Namun kadang-kadang dijumpai salah satu atau kedua pihak yang terlibat tidak memenuhi ketentuan dari perjanjian yang telah mereka sepakati. Apabila hal itu terjadi maka harus dibuktikan pihak mana yang bertanggung jawab dan apakah keadaan tersebut merupakan *overmacht* atau merupakan suatu kelalaian dari salah satu pihak.

Tujuan yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan perjanjian pengangkutan dengan Kereta Api, tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) jika barang rusak, hilang atau terlambat dalam penyerahannya dan untuk mengetahui cara penyelesaian perselisihan ganti rugi terhadap pengirim atau penerima apabila barang tersebut mengalami kerusakan, hilang atau keterlambatan dalam penyerahannya.

Metode yang digunakan adalah yuridis normatif. Dalam hal pengumpulan dan pengolahan data maka digunakan 1 (satu) macam sumber data yaitu data sekunder, hal ini disertai pula dengan interview dan studi kepustakaan.

Pihak PT. Kereta Api (Persero) bertanggung jawab atas pelaksanaan perjanjian pengangkutan mulai pada saat barang diterima sampai pada saat barang diserahkan kepada penerima yang berhak. Pertanggungjawaban ini meliputi kerusakan dari barang, hilang sebagian atau seluruhnya ataupun penyerahan terlambat, kecuali kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu diluar kesalahannya. Apabila kerusakan, hilang ataupun penyerahan terlambat itu karena kesalahan pihak PT. Kereta Api (Persero) maka pihak PT. Kereta Api (Persero) akan segera membayar ganti rugi sebesar asuransi yang ditutup oleh pihaknya. Untuk hal ini PT. Kereta Api (Persero) bekerja sama dengan PT. Asuransi Jasa Raharja Putra

Tuntutan ganti rugi terhadap PT. Kereta Api (Persero) oleh PT. Herona Express ataupun penerima barang hantaran apabila terjadi perselisihan dapat diselesaikan dengan 2 (dua) cara yaitu:

- a. secara musyawarah dan mufakat;
- b. diajukan ke Pengadilan Negeri.

Dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dimulai sejak diterimanya barang kiriman hantaran dan berakhir pada saat diberikannya barang tersebut kepada penerima. Saran yang dapat diberikan adalah dalam Surat Angkutan seharusnya tertera ganti rugi dalam hal keterlambatan penerimaan barang hantaran. Selain itu hendaknya pengirim barang menulis alamat dengan jelas dan lengkap.

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Indonesia sebagai negara yang terdiri dari banyak pulau sangat memerlukan sarana perhubungan yang baik demi kelancaran dan cita-cita bangsa apalagi ditunjang dengan adanya perkembangan masyarakat dan perkembangan dunia usaha. Sektor angkutan merupakan salah satu sektor yang sangat penting dalam kegiatan masyarakat pada umumnya. Hal ini dapat kita lihat didalam kehidupan masyarakat Indonesia, dengan jasa angkutan orang dapat saling berhubungan satu dengan yang lain atau dapat dengan mudah memindahkan barang dari satu tempat ketempat lainnya. Pengangkutan dapat dilakukan dengan menggunakan bermacam-macam sarana angkutan yaitu sarana angkutan darat, sarana angkutan laut dan sarana angkutan udara.

Dalam bidang pengangkutan ini, kereta api adalah sebagai salah satu alat transportasi nasional yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri dibandingkan dengan alat angkut yang ada di darat lainnya. Adapun karakteristik dan keunggulannya yaitu seluruh peralatan basis dan peralatan-peralatan operasinya dimiliki, dipelihara dan dioperasikan sendiri oleh perusahaan. Peralatan dari kereta api tersebut antara lain terdiri dari lokomotif, gerbong barang, kereta penumpang dan peralatan penunjang. Sedangkan peralatan basisnya antara lain jalan kereta api (rel, bantalan balas), jembatan, gedung stasiun, peralatan sinyal dan peralatan telekomunikasi. Semua pengadaan dan peralatan-peralatan itu harus dibiayai oleh perusahaan dan peralatan itu menjadi modal tetap dari perusahaan kereta api. Hal inilah yang membedakan perusahaan kereta api dengan perusahaan angkutan lainnya. Pada perusahaan angkutan lain, peralatan-peralatan ini bukan merupakan modal tetap, tetapi menjadi beban pemerintah yang dapat dipakai dengan membayar sewa. Seperti pada perusahaan angkutan bis, bisa beroperasi di jalan raya dengan membayar pajak jalan raya dan jalan tol, sehingga tidak perlu membangun sendiri jalan dan jembatan

yang diperlukan. Pada angkutan kereta api peralatan basisnya harus disediakan sendiri oleh perusahaan (Adji, Prakoso, Pramono: 138).

Perseroan Terbatas Kereta Api mempunyai peranan yang sangat besar dalam menunjang lancarnya mobilitas masyarakat Indonesia utamanya di Pulau Jawa, dari satu kota ke kota lainnya, juga menunjang lancarnya arus perekonomian barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Perseroan Terbatas Kereta Api melalui jasa pengangkutan turut serta mendukung pembangunan transportasi yang handal. Hal ini sesuai dengan keterangan dalam Garis Besar Haluan Negara Tap MPR nomor II / MPR / 1993, Bab IV /Ekonomi butir 5 huruf (a), bidang transportasi yang disebutkan:

Pembangunan transportasi yang berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang handal, kemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung pola distribusi nasional, serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan Nusantara.

Keterangan dalam huruf (f) berbunyi:

Pembangunan perkeretaapian yang memiliki potensi dan peluang besar dalam sistem transportasi massal dan mengangkut muatan yang berat dalam jumlah yang besar terus ditingkatkan secara optimal dan dimodernisasikan dengan memanfaatkan teknologi yang lebih canggih, dengan jalur jalan kereta api yang tepat dengan kemungkinan perluasannya terutama jalur ganda pada lintasan padat. Penyempurnaan manajemen dan mutu pelayanan makin ditingkatkan agar kereta api dapat diandalkan sebagai transportasi massal yang ekonomis dan aman.

Dari usaha jasa dibidang pengangkutan ini timbul hubungan hukum antara pemakai jasa kereta api dengan PT. Kereta Api. PT. Kereta Api (persero) sebagai pengangkut menawarkan prestasi untuk mengangkut barang angkutan yang menjadi tanggung jawabnya dari satu tempat ke tempat lainnya, sedangkan pemakai jasa menuntut pemenuhan prestasi tersebut.

Hubungan hukum tersebut menimbulkan hubungan timbal balik. Pihak pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan ke tempat tujuan tertentu sedangkan pihak lainnya yaitu pemakai jasa kereta api berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya atau ongkos jasa pengangkutan.

Pelaksanaan kegiatan pengangkutan ini melibatkan beberapa pihak yang sepakat untuk mengadakan suatu perjanjian pengangkutan artinya bahwa secara yuridis penyelenggaraan pengangkutan ini berasal dari adanya suatu perjanjian. Perjanjian yang dimaksud akan terlihat dengan adanya bukti surat muatan atau bukti tanda terima kiriman barang yang telah disepakati oleh masing-masing pihak yaitu antara pengangkut dan pengirim. Berdasarkan perjanjian yang dibuat itu, timbullah hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh para pihak yang terkait dari mereka yang bersepakat. Sebagaimana yang dinyatakan dalam Pasal 1338 (1) Kitab Undang-undang Hukum Perdata yang berbunyi: "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagaimana Undang-undang bagi mereka yang membuatnya".

Dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak yaitu pengangkut dalam hal ini adalah PT. Kereta Api (Persero) dan pemakai jasa adalah sama tinggi atau koordinasi. Perjanjian ini tidak seperti pada perjanjian perburuhan yang para pihaknya mempunyai kedudukan tidak sama tinggi (subordinasi) yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada buruh. Majikan berhak memerintah buruh untuk melakukan pekerjaan dan sebagai kontra prestasi buruh menerima gaji. Oleh karena kedudukannya adalah koordinasi maka kedua belah pihak mempunyai hak dan kewajiban yang harus dipenuhi dan hubungan timbal balik tersebut harus berjalan dengan seimbang. (Purwosutjipto, 1991:7)

Pengangkutan dan pengiriman barang berawal dari adanya perjanjian, sehingga dalam pelaksanaannya seharusnya diikuti pemenuhan prestasi oleh masing-masing pihak. Namun kadang-kadang dijumpai salah satu atau kedua pihak yang terlibat tidak memenuhi ketentuan dari perjanjian yang telah mereka sepakati. Apabila hal ini terjadi maka harus dibuktikan pihak mana yang bertanggung jawab dan apakah keadaan tersebut merupakan *overmacht* atau merupakan suatu kelalaian

dari salah satu pihak. Dengan kejadian tersebut maka timbul keinginan penyusun untuk meneliti hal-hal yang berkaitan dengan masalah “Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Hantaran dengan PT. Herona Express Jember”.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang tersebut terdapat 3 (tiga) pokok permasalahan yang perlu dikaji. Ketiga pokok permasalahan tersebut adalah:

1. bagaimana proses dibentuknya perjanjian pengangkutan dengan kereta api?;
2. bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) jika barang tersebut mengalami kerusakan, hilang atau keterlambatan dalam penyerahan barang?;
3. bagaimana penyelesaian perselisihan ganti rugi terhadap pengirim atau penerima apabila barang mengalami kerusakan, hilang atau keterlambatan dalam penyerahan barang?

1.3 Tujuan Penulisan

Dalam penyusunan skripsi ini tujuan yang hendak dicapai adalah:

1. untuk mengetahui pelaksanaan dibentuknya perjanjian pengangkutan dengan kereta api;
2. untuk mengetahui tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) jika barang tersebut mengalami kerusakan, hilang atau keterlambatan dalam penyerahan barang;
3. untuk mengetahui cara penyelesaian perselisihan ganti rugi terhadap pengirim atau penerima apabila barang tersebut mengalami kerusakan, hilang atau keterlambatan dalam penyerahan barang.

1.4 Metodologi

1.4.1 Pendekatan Masalah

Penyusunan skripsi ini menggunakan pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif adalah suatu penelitian yang menekankan pada ilmu hukum yang disamping itu juga berusaha menelaah kaidah-kaidah hukum yang berlaku dalam masyarakat. (Soemitro, 1988:106)

Selanjutnya pendekatan tersebut digunakan untuk membahas dan memecahkan masalah yang berkaitan dengan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dalam perjanjian pengangkutan barang hantaran.

1.4.2 Sumber Data

Sumber data dalam penyusunan skripsi ini menggunakan data sekunder.

1.4.2.2 Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari berbagai sumber dengan cara mengadakan penelitian kepustakaan guna mendapatkan landasan teoritis berupa pendapat-pendapat atau tulisan-tulisan para ahli atau pihak-pihak lain yang berwenang. Selain itu juga untuk memperoleh informasi baik dalam bentuk-bentuk ketentuan formal maupun data melalui naskah resmi yang ada, ditunjang hasil wawancara dengan pihak-pihak terkait.

(Soemitro, 1988:107)

Data ini dapat diperoleh dari studi literatur, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, dokumen-dokumen (arsip) dari PT. Kereta Api (Persero), peraturan perundang-undangan, brosur, majalah dan lain-lain yang relevan serta menunjang penyusunan skripsi ini.

1.4.3 Metode Pengumpulan Data

1.4.3.1 Interview

Interview merupakan prosedur pengumpulan data yang diperoleh secara langsung dengan mengadakan wawancara pada pihak-pihak yang sesuai dengan permasalahan yang ada dan dapat dijadikan bahan acuan pada penelitian ini. (Soemitro, 1990:57)

Dalam hal ini wawancara dilakukan secara langsung kepada bapak Drs. Koen Harijanto selaku Kepala Sub seksi bina pelanggan pada PT. Kereta Api Indonesia Daop IX Jember.

1.4.3.2 Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah metode pengumpulan dan pengolahan data untuk mencari konsepsi-konsepsi teori, pendapat-pendapat ataupun penemuan-penemuan yang berhubungan erat dengan pokok permasalahan.

Kepustakaan tersebut dapat berupa:

- peraturan perundang-undangan;
- karya ilmiah para Sarjana;
- majalah, brosur dan dokumen-dokumen (arsip)

(Soemitro, 1988:98)

1.4.4 Analisis Data

Metode analisa data yang digunakan dalam skripsi ini adalah analisa kualitatif yaitu cara memperoleh gambaran singkat suatu permasalahan yang tidak didasarkan atas angka-angka melainkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selanjutnya menarik kesimpulan secara deduktif. Suatu metode yang analisisnya berangkat dari pengetahuan yang bersifat umum untuk menilai suatu kejadian yang khusus atau suatu pembahasan yang dimulai dari permasalahan yang bersifat umum menuju pada kesimpulan yang bersifat khusus. (Soemitro, 1990:98)

II. FAKTA, DASAR HUKUM DAN KAJIAN PUSTAKA

2.1 Fakta

Hubungan timbal balik antara PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut dan PT. Herona Express Perwakilan Jember sebagai pemakai jasa angkutan tertuang dalam surat perjanjian tentang Pelaksanaan Penyelenggaraan Urusan Pengumpulan dan Penghantaran Kiriman Hantaran dengan Kereta Api Sri Tanjung nomor: 143/HK/OP/2000.

Berdasarkan data yang didapat, PT. Herona Express adalah sebagai pihak ekspediter maka PT. Herona Express berkewajiban untuk mencari pengangkut yang baik bagi pengirim barang dan tanggung jawab tersebut terus berlanjut sampai barang kiriman hantaran diterima oleh pihak pengirim dengan baik. Tanggung jawab PT. Herona Express apabila terjadi kehilangan atau kerusakan barang yang dikirimnya akan memberikan ganti rugi, kecuali barang itu hilang atau rusak yang disebabkan oleh keadaan memaksa (*overmacht*) atau kelalaian dari pihak pengirim tersebut.

Dalam hal ini masing-masing pihak yaitu PT. Kereta Api (Persero) dan PT. Herona Express akan berusaha untuk melaksanakan kewajiban sebaik mungkin sesuai dengan hak yang diterima. Meskipun kedua belah pihak telah melaksanakan kewajiban dengan sebaik-baiknya namun seringkali terjadi peristiwa yang tidak diinginkan. Misalnya: dari pihak pengangkut yaitu PT. Kereta Api (Persero) dalam penyelenggaraan pengangkutan dari pihak PT. Kereta Api berjalan tidak lancar seperti yang diharapkan seperti adanya berbagai gangguan teknis dan kelalaian, yang tentunya tidak hanya merugikan pengangkut tetapi juga merugikan pemakai jasa angkutan.

PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengantarkan barang angkutannya dengan aman dan selamat sampai tempat tujuan. Jika terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan pengangkutan tersebut tidak dapat diselenggarakan dengan baik dan pemakai jasa angkutan menderita kerugian karena

barang yang dikirimnya tidak sampai ke tempat tujuan dengan selamat maka pihak PT Kereta Api (Persero) akan mengganti kerugian yang diderita oleh pengirim barang. Namun dalam hal ini PT. Kereta Api (Persero) bekerja sama dengan PT. Asuransi Jasa Raharja Putra untuk membayar sejumlah uang sebagai pengganti atas pembayaran ganti rugi karena rusak dan atau hilang atau susutnya volume barang-barang yang terjadi selama dalam pengangkutan. Hal ini tertuang dalam surat perjanjian antara PT. Kereta Api (Persero) dengan PT. Asuransi Jasa Raharja Putra Nomor 215/HK/P.3/L.U/D.3/98 Tanggal 8 September 1998 tentang Asuransi Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Angkutan Barang dengan Peti Kemas, Angkutan Barang Bukan dengan Peti Kemas, dan Angkutan Bahan Bakar Minyak dalam Ketel/Tangki.

Dalam pembentukan perjanjian pengangkutan barang hantaran yang dilakukan oleh PT. Kereta Api (Persero) dengan pihak PT. Herona Express terjadi melalui suatu proses yang panjang. PT. Herona Express harus menyertakan surat angkutan yang berfungsi sebagai tanda bukti. Pada suatu tahun 1996 terjadi penuntutan ganti rugi yang terjadi pada pengiriman sepeda motor dengan nomor Polisi P 8392 RS yang kaca spionnya pecah. Maka dengan disertai Surat Angkutan, tuntutan ini langsung diberikan ganti rugi sebesar kerugian yang diderita.

Tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) atas pengiriman barang hantaran meliputi kerusakan barang, kehilangan dan keterlambatan penerimaan barang akibat kesalahan pengangkutan. Tuntutan terhadap PT. Kereta Api (Persero) haruslah melalui prosedur yang sudah ada yaitu: Pemilik barang atau penerima barang kiriman hantaran datang ke PT. Herona Express setelah itu PT. Herona Express melanjutkan klaim pada PT. Kereta Api (Persero) dan langkah terakhir PT. Kereta Api (Persero) akan melakukan penggantian kerugian maksimum sebesar asuransi yang ditutup oleh pihaknya.

Penyelesaian ganti rugi terhadap pengirim atau penerima barang apabila terjadi kehilangan, kerusakan atau keterlambatan penyerahan barang hantaran dapat

diselesaikan dengan 2 (dua) cara yaitu: secara musyawarah mufakat dan diajukan ke Pengadilan Negeri.

Sampai saat ini cara yang ditempuh melalui Pengadilan belum pernah ada karena dengan cara musyawarah dan mufakat dianggap cara yang paling baik oleh pihak PT. Kereta Api (Persero) maupun oleh pihak PT. Herona Express Jember.

2.2 Dasar Hukum

Sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini termasuk ruang lingkup Hukum Perdata khususnya Hukum Pengangkutan maka dasar hukum yang digunakan adalah yang bersifat Perdata, khususnya yang berkaitan dengan masalah tanggung jawab PT. Kereta Api dalam pengiriman barang, yaitu:

a. Kitab Undang-undang Hukum Perdata,

Buku ketiga Bab kesatu, Bagian keempat tentang penggantian biaya, rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, dan Buku ketiga Bab kedua tentang perikatan yang dilahirkan dari kontrak atau perjanjian.

Pasal 1243 KUH.Perdata:

Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan barulah mulai diwajibkan apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.

Pasal 1320 KUH.Perdata: Untuk sahnya persetujuan-persetujuan diperlukan 4 (empat) syarat:

1. sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. suatu hal tertentu;
4. suatu sebab yang halal.

Pasal 1338: Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

b. Kitab Undang-undang Hukum Dagang,

Buku I, Bab V, Bagian ketiga tentang Pengangkut dan Juragan Perahu, melalui Sungai-sungai dan Perairan Darat.

Pasal 90 KUHD:

Surat Angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspeditur pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak. Seperti misalnyamengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan memuat juga:

1. nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitu pula merek dan bilangan-bilangannya,
2. nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya,
3. nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu,
4. jumlah upahan pengangkut,
5. tanggal;
6. tanda tangan si pengirim atau ekspeditur.

Surat angkutan itu, ekspeditur harus membukukannya dalam register harian.

Pasal 91 KUHD:

Pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang dagangan dan lain-lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena sesuatu cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa atau karena kesalahan atau kealpaan si pengirim atau ekspeditur.

Pasal 92 KUHD: "Pengangkut atau juragan perahutak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal itu disebabkan karena keadaan yang memaksa".

Pasal 95 KUHD:

Segala hak untuk memajukan gugatan terhadap ekspeditur, pengangkut atau juragan perahu karena hilangnya barang seluruhnya atau karena rusaknya, berdaluarsa setelah tenggang waktu selama satu tahun terhadap pengiriman di dalam wilayah Indonesia, selama dua tahun terhadap pengiriman dari Indonesia ke luar tenggang waktu mana dalam hilangnya barang, dihitung mulai saat barang itu sedianya telah harus selesai diangkutnya dan dalam hal rusak atau terlambat disampaikannya, mulai hari barang-barang itu tiba di tempat tujuannya.

c. Undang-undang Republik Indonesia No. 13 tahun 1992 tentang Perkeretaapian

Pasal 28 UU No. 13 Tahun 1992:

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 34 UU No. 13 Tahun 1992: "badan penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam pasal 28".

2.3 Kajian Pustaka

2.3.1 Pengertian Perjanjian Pada Umumnya

Sebelum membahas tentang perjanjian pengangkutan, terlebih dahulu penyusun membahas pengertian tentang perjanjian. Menurut Prodjodikoro (1972:11), perjanjian adalah: "Suatu hubungan hukum mengenai harta benda kekayaan antara dua pihak, dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan suatu hal atau untuk tidak melakukan suatu hal, sedangkan pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu".

Perjanjian merupakan suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis. Sedangkan pengertian perjanjian dalam Pasal 1313 KUH Perdata adalah suatu persetujuan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya.

Definisi tersebut dapat diartikan, bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dimana seseorang atau lebih bersepakat untuk melakukan suatu hal kepada seseorang atau lebih pihak lain.

Hukum perjanjian disebut juga sebagai hukum pelengkap yang berarti bahwa para pihak dalam mengadakan perjanjian dapat menyimpang atau mengesampingkan berlakunya ketentuan undang-undang. Selain itu dapat juga dikatakan bahwa ketentuan undang-undang hanya bersifat melengkapi apabila mengenai suatu hal para pihak mengaturnya secara lengkap. Hal ini disebabkan karena Buku III KUH Perdata menganut sistem terbuka atau dikenal dengan asas kebebasan berkontrak yang dapat dilihat dalam Pasal 1338 KUH Perdata dalam ayat (1) yaitu: "Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Hal ini berarti bahwa semua orang boleh membuat perjanjian apa saja, dan itu akan mengikat sebagai undang-undang asalkan tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum.

Oleh karena itu dalam membuat perjanjian haruslah memenuhi persyaratan yang diatur oleh Pasal 1320 KUH Perdata, yang menentukan adanya 4 (empat) syarat yang harus dipenuhi untuk membuat perjanjian.

2.3.2 Pengertian Perjanjian Pengangkutan Barang

Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak masing-masing mempunyai hak dan kewajiban. Cara terjadinya perjanjian pengangkutan barang menunjuk pada serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik. Namun sebelum membahas pengertian perjanjian pengangkutan, lebih dulu akan dibahas tentang definisi pengangkutan.

Menurut Muhammad (1994:19), Pengangkutan adalah: Proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkut, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ketempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkut ke tempat yang ditentukan.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang, tidak terdapat ketentuan yang mengatur saat terjadinya persetujuan kehendak, baik dalam pengangkutan barang maupun penumpang. Dalam Pasal 90 KUHD disebutkan bahwa:

Surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengirim atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau juragan perahu pada pihak lain dan surat itu memuat selain apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti misalnya mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakannya dan mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan memuat juga:

1. nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek dan bilangannya;
2. nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
3. nama dan tempat si pengangkut atau juragan perahu;
4. jumlah upahan pengangkut;
5. tanggal;
6. tanda tangan si pengirim atau ekspediter,

Surat angkutan itu, ekspediter harus membukukannya dalam register hariannya.

Dengan demikian dalam ketentuan Pasal 90 KUHD dapat dinyatakan bahwa tanpa surat muatan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan. Hal ini tidak sesuai dengan rumusan Pasal 90 ayat (1) Nomor 6 KUHD, yang ditetapkan bahwa surat muatan itu harus memuat juga tanda tangan si pengirim atau ekspediter. Sedangkan tanda tangan si pengangkut tidak disebut. Dari rumusan Pasal 90 ayat (1) No. 6 KUHD tersebut dapat dikatakan bahwa surat muatan itu dianggap cukup ditandatangani oleh pengirim atau ekspediter saja yang merupakan surat keterangan sepihak. Kalau surat muatan itu dimaksudkan sebagai perjanjian pengangkutan maka surat muatan itu harus ditandatangani oleh pengirim atau ekspediter. Bila apa yang dirumuskan dalam Pasal 90 ayat (1) KUHD itu benar, yakni surat muatan merupakan perjanjian antara pengirim dan pengangkut, maka surat muatan itu harus ditandatangani oleh pengirim dan pengangkut. Dari rumusan Pasal 90 ayat (1) Nomor 6 itu jelas bahwa surat muatan itu hanya ditandatangani oleh pengirim atau ekspediter saja, maka surat muatan itu hanya bersifat sebagai surat pengantar saja. Oleh karena itu Pasal 90 KUHD tersebut sebenarnya salah rumus karena surat muatan bukan merupakan

perjanjian pengangkutan. (Purwosutjipto, 1991:30). Sedangkan dalam KUH Perdata Pasal 1320 disebutkan bahwa salah satu syarat sahnya perjanjian adalah adanya persetujuan kehendak. Mengenai saat kapan terjadinya persetujuan kehendak, yang merupakan juga saat terjadinya perjanjian pengangkutan itu terjadi dan mengikat pihak-pihak ditelaah melalui kebiasaan dalam praktek pengangkutan. Jika pengangkutan itu dilakukan oleh pihak pengangkut dengan menghubungi langsung (mendatangi) pihak pengirim, perjanjian terjadi dan mengikat pihak-pihak sejak barang berada dalam truk

Adapun definisi untuk perjanjian pengangkutan yang dikemukakan oleh beberapa ahli (Sarjana Hukum) antara lain:

Menurut Purwosutjipto (1991:2) perjanjian pengangkutan adalah:

perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Sedangkan menurut Muhammad (1994:21) , perjanjian pengangkutan adalah:

persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Dari definisi tersebut maka dapat diketahui bahwa perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak masing-masing mempunyai hak dan kewajiban. Cara terjadinya perjanjian pengangkutan barang menunjuk pada serangkaian perbuatan tentang penawaran dan penerimaan yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik. Dalam hal ini penawaran pihak pengirim dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengangkut. Ini berarti pengirim mencari sendiri pengangkut untuknya. Hal ini terjadi setelah pengirim mendengar atau membaca pengumuman dari pengangkut.

Antara pengangkut dan pengirim mempunyai hak dan kewajiban sendiri-sendiri sesuai dengan sifat perjanjian pengangkutan secara timbal balik. Kewajiban pengangkut ialah: menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pengirim ialah membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut. Ditempat tujuan barang diterima oleh penerima yang mungkin si pengirim sendiri atau orang lain.

Dalam hal ini perjanjian pengangkutan mempunyai ciri-ciri sebagai berikut:

1. sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah gecoordinerd, dalam perjanjian pengangkutan, kedudukan para pihak, yaitu pengirim dan pengangkut adalah sama tinggi atau disebut kedudukan koordinasi (gecoordinerd); sifat ini tidak seperti dalam perjanjian perburuhan, yang para pihaknya mempunyai kedudukan tidak sama tinggi, yakni majikan mempunyai kedudukan lebih tinggi daripada buruhnya;
2. perjanjian pengangkutan adalah bersifat campuran; dikatakan bersifat campuran karena perjanjian pengangkutan itu mempunyai unsur-unsur:
 - a. pelayanan berkala yaitu hubungan kerja antara pengirim dan pengangkut tidak terus menerus, tetapi hanya kadang kala, kalau pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengiri barang;
 - b. unsur penyimpanan (bewaargeving) yaitu selama perjanjian pengangkutan itu masih berlaku diwajibkan pada pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.

Unsur pelayanan berkala dan unsur penyimpanan sehubungan dengan:

- a. Pasal 468 ayat (1) KUHD menetapkan bahwa:

"persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut".

b. Pasal 1706 KUH.Perdata,

"si penerima titipan diwajibkan mengenai perawatan barang yang dipercayakan padanya, memeliharanya dengan minat yang sama seperti ia memelihara barang-barangnya sendiri".

3. perjanjian pengangkutan bersifat konsensual;
pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan asal ada persetujuan kehendak (konsensus); Perjanjian tertulis tersebut bukan merupakan unsur dari perjanjian pengangkutan, tetapi hanya merupakan salah satu bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan. Jadi dengan demikian dapat dikatakan bahwa perjanjian pengangkutan itu bersifat konsensual.

Apabila dilihat dari asas-asas perjanjian menurut hukum perjanjian, maka perjanjian pengangkutan tersebut sudah memenuhi isi dari asas-asas perjanjian. Asas-asas perjanjian tersebut antara lain:

1. asas konsensualitas (kesepakatan) adalah bahwa terjadinya suatu perjanjian cukup dengan adanya kesepakatan saja dan perjanjian itu telah lahir pada saat tercapainya konsensus atau sepakat antara pihak-pihak tentang hal yang dimaksud dalam perjanjian (Pasal 1320 ayat 1 KUH. Perdata)
2. asas kebebasan berkontrak adalah kebebasan seluas-luasnya yang oleh undang-undang diberikan kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian apa saja asalkan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kepatutan dan ketertiban umum. (Pasal 1338 ayat 1 KUH. Perdata)
3. asas kekuatan mengikat (Pacta Sunt Servanda) adalah bahwa keterikatan tidak terbatas pada apa yang diperjanjikan tetapi juga terhadap segala sesuatu yang

menurut sifat perjanjian diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang. (Pasal 1338 ayat 1 dan 2 KUH. Perdata)

4. asas itikad baik adalah bahwa perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik. Itikad baik disini dalam arti bukan unsur subjektif melainkan unsur objektif. Untuk melaksanakan perjanjian itu harus mengindahkan norma-norma kepatutan dan kesusilaan. (Muhammad, 1992:99)

2.3.3 Pengertian Tanggung Jawab

Dalam suatu perjanjian secara umum terdapat 2 (dua) pihak yang saling berhadapan yang masing-masing mempunyai kepentingan untuk melaksanakan suatu perjanjian. Oleh karena itu dari masing-masing pihak timbul hak dan kewajiban untuk melaksanakan kepentingannya. Adanya kewajiban dari masing-masing pihak tersebut akan menimbulkan tanggung jawab untuk melaksanakan isi dari perjanjian itu.

Menurut Poerwadarminta, menanggung berarti menjamin, memberi garansi atau sanggup memikul biaya atau memberi ganti kerugian atau menyatakan kesediaan untuk menanggung utang orang lain kalau orang itu tidak menepati janji (1986:1013). Dalam hal ini tanggung jawab dapat diartikan sebagai kesediaan untuk menanggung segala biaya atau memberi ganti kerugian apabila salah satu pihak dalam perjanjian tidak menepati janjinya.

Sebagaimana telah dikemukakan bahwa dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang. Dalam hal ini adalah barang kiriman hantaran maka ia sebagai pengangkut mempunyai tanggung jawab untuk mengantarkan barang kiriman tersebut sampai ke tempat tujuan dengan selamat.

2.3.4 Pengertian PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api (Persero) tidak terlepas dari sejarah berdirinya perkeretaapian di Indonesia yang mulai berkembang semenjak jaman penjajahan Belanda hingga kini. Setelah Negara Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945 kemudian Pemerintah Indonesia mengambil alih pimpinan perkeretaapian di pusat dan daerah-daerah dari penguasaan Jepang. Pengambilalihan Pimpinan Pusat Perkeretaapian di Kantor Pusat Bandung pada tanggal 28 September 1945 dijadikan sejarah berdirinya perkeretaapian di Indonesia, dengan nama Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) yang dikuasai dan diusahakan oleh Dewan Pimpinan Pusat Kereta Api. Pada masa itu kereta api berfungsi sebagai alat angkutan yang penting bagi angkutan penumpang ataupun barang. Namun pada Tahun 1949 diadakan perundingan penyerahan kembali kereta api dari Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) kepada Staats Spoorwagen (SS) milik Belanda. Berdasarkan Undang-undang Dasar 1945 pasal 33 ayat 2 yang berbunyi: "cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang 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 DKARI dan SS digabung menjadi satu jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960 mengenai Perusahaan Negara yang pelaksanaannya diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 maka pada tanggal 23 Mei 1963 Djawatan Kereta Api (DKA) dilebur menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) yang pelaksanaannya dimulai Tanggal 1 Januari 1965. Dengan maksud menyehatkan perusahaan maka Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) melalui Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 dialihkan menjadi bentuk Perusahaan Jawatan (PERJAN) dengan nama Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Peraturan pelaksanaannya dituangkan dengan Surat Keputusan

Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM. 73/U/Phb-75 Tanggal 17 Maret 1975 perihal kedudukan Perusahaan Jawatan Kereta Api.

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

Akhirnya Perusahaan Umum Kereta api diubah lagi bentuknya menjadi Perseroan Terbatas kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum Kereta api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 39 Tahun 1999 tentang Pengecualian terhadap Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Kereta Api dari kewenangan Menteri Keuangan berdasarkan Rapat Umum Pemegang saham (RUPS) dialihkan kepada Menteri Negara Pendayagunaan Badan Usaha Milik Negara serta diperkuat lagi oleh Akte Notaris Imas Fatimah Nomor 02 Tanggal 1 Januari 1999 tentang Pendirian PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

PT. Kereta Api (Persero) ini mempunyai tujuan seperti halnya perusahaan lainnya yang telah ditetapkan oleh Pemerintah yaitu ikut serta membangun ekonomi nasional yang mengutamakan kebutuhan masyarakat menuju masyarakat adil dan makmur. Perusahaan Perkeretaapian merupakan badan hukum yang berhubungan dengan bidang angkutan, maka tujuan didirika perusahaan perkeretapian selain mencakup hal-hal tersebut juga masih ditambah untuk memperlancar distribusi arus barang dan manusia dari suatu daerah ke daerah lainnya. Selain itu juga untuk membuka daerah-daerah terpencil dan melakukan pelayanan angkutan secara massal, murah dan aman demi untuk kemanfaatan umum.

Tugas PT. Kereta Api (Persero) sebagai perusahaan perseroan adalah menyelenggarakan jasa angkutan diatas rel guna memperlancar arus barang dan manusia menuju peningkatan pembangunan sektor lainnya. Disamping itu juga ikut serta dalam peran pembinaan bangsa dan negara dalam rangka Wawasan Nusantara menuju masyarakat adil dan makmur.

Untuk menyelenggarakan tugas tersebut PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai fungsi:

1. melaksanakan angkutan umum diatas rel kereta api secara massal, tertib dan teratur;
 2. melaksanakan penyelenggaraan jasa-jasa pelengkap yang menunjang tugas pokok;
 3. mempersiapkan penyajian tarif yang wajar dan sesuai dengan ekonomi perusahaan tanpa meninggalkan fungsi pelayanan umum;
 4. melaksanakan peningkatan daya guna dan hasil guna aparaturnya;
 5. melaksanakan pengamanan teknis atas pelaksanaan tugas.
- (Adji dkk,1990:145)

III. PEMBAHASAN

3.1 Proses dibentuknya Perjanjian Pengangkutan Barang Hantaran dengan Kereta Api

Pada umumnya dibentuknya perjanjian itu bila ada kesepakatan diantara para pihak yang mengadakan perjanjian. Adanya asas kesepakatan (konsensualitas) ini dapat disimpulkan dari ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata yang menyebutkan bahwa: untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan 4 (empat) syarat yaitu:

1. kesepakatan para pihak;
2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. suatu hal tertentu;
4. suatu sebab yang halal.

Dalam pasal tersebut tidak menyebutkan adanya formalitas tertentu dalam pengertian bahwa perjanjian itu tidak harus secara tertulis tetapi dapat juga secara lisan karena Buku Ketiga KUH Perdata mengandung sifat terbuka. Adapun yang ditekankan dalam Pasal 1320 KUH Perdata yaitu kesepakatan tentang hal-hal pokok dari jenis perjanjian itu sendiri.

Dalam pengangkutan barang hantaran dengan kereta api ini, pihak pengirim datang ke Stasiun kereta api untuk mengajukan permohonan kepada PT. Kereta Api (Persero) yang bertugas dalam pengangkutan barang. Yang disebut sebagai pengirim itu adalah PT. Herona Express (ekspediter). Sebelum kita mengetahui bagaimana proses pembentukan perjanjian pengangkutan barang hantaran lebih dahulu perlu diketahui pengertian kiriman hantaran. Kiriman hantaran ialah, " sejumlah barang yang diserahkan untuk diangkut pada suatu saat yang pengangkutannya diselenggarakan dengan cara kiriman hantaran dan telah dibukukan dalam daftar bulanan kiriman serta sudah dibubuhi cap ekspedisi ".(Perumka, 1991:3).

Untuk pengangkutan kiriman hantaran, maka kiriman barang diangkut dalam gerbong tertutup yang diikutkan pada kereta penumpang. Barang-barang yang diangkut sebagai barang hantaran yaitu:

- a. semua kiriman dengan berat hitung yang tidak lebih dari 50 (lima puluh) kilogram, kecuali jika pengirim menghendaki barangnya diangkut sebagai kiriman barang cepat atau biasa;
- b. kiriman yang mempunyai berat hitung lebih dari 50 (lima puluh) kilogram, tetapi tidak lebih dari 500 (lima ratus) kilogram, jika dikehendaki oleh pengirim.

(Adji, Prakoso, Pramono:161)

Dari hasil wawancara dengan Bapak Drs. Koen Harijanto selaku Kepala Sub Seksi Bina Pelanggan pada PT. Kereta Api (Persero) pada Bulan Desember, barang hantaran yang biasa dikirim oleh PT. Herona Express adalah:

1. muatan barang biasa,
barang biasa ini adalah merupakan jenis barang yang berwujud, misalnya:
 - a. barang konsumtif seperti: kain, pakaian jadi, kerupuk mentah dan lain-lainnya;
 - b. barang cetakan seperti: buku, majalah, surat kabar dan lain-lainnya.pengiriman barang jenis ini tidak diperlukan persyaratan secara khusus dalam arti pengirim cukup membungkusnya secara kuat dan rapi.
2. muatan barang yang mudah busuk, bocor dan pecah,
barang jenis ini dalam praktek sering berupa buah-buahan, sayur-sayuran, makanan, kaca, gelas dan sejenisnya. Pengiriman barang-barang jenis ini sering ditekankan untuk dilakukan pengepakan yang kuat dan diadakan perjanjian secara khusus.
3. muatan barang lux,
barang lux ini adalah merupakan jenis barang yang beresiko tinggi dan mempunyai nilai yang tinggi. Jenis barang ini antara lain seperti sepeda motor, piano, televisi, radio dan lain-lainnya; dalam pengiriman barang

jenis ini, untuk memperkecil resiko atau menghindari resiko dan kerugian atas barang-barang ini, maka harus dibungkus dengan kuat dan diasuransikan.

Apabila permohonan yang diajukan PT. Herona Express kepada PT. Kereta Api (Persero) telah ada kesepakatan, maka PT. Herona Express harus menyertakan Surat Angkutan menurut bentuk tertentu, satu helai surat angkutan hanya dapat digunakan untuk satu kiriman. Surat angkutan tersebut dicetak dan dibubuhi cap kering PT. Kereta Api (Persero). Bagian muka dari Surat Angkutan diisi oleh PT. Herona Express yang mengajukan permintaan kepada PT. Kereta Api (Persero) untuk mengirimkan barang pada suatu alamat tertentu. Surat Angkutan tersebut berisi pula perincian barang-barang dan ditandatangani oleh atau atas nama pengirim. Sedangkan bagian belakang Surat Angkutan diisi oleh Pegawai PT. Kereta Api dengan lengkap dan tepat, meliputi:

- a. diterima dan dicocokkan;
- b. ditimbang;
- c. dimuat;
- d. dibongkar;
- e. diserahkan;
- f. menghitung biaya;
- g. tanda penerimaan pembayaran;
- h. pemberian dwilipat. (lampiran No. 7)

Semua hal tersebut harus dibubuhi paraf pegawai PT. Kereta Api (Persero) yang mengerjakannya.

Sebagai tanda penerimaan, untuk semua kiriman, PT. Herona Express dapat membuat dwilipat surat angkutan. Dwilipat surat angkutan membuktikan sepenuhnya atas penerimaan barang yang disebutkan didalamnya, karena itu pemberian dwilipat surat angkutan hanya dilakukan satu kali saja oleh stasiun pengirim. Dwilipat surat angkutan tidak boleh diberikan, bila pada waktu pengajuan permintaan tidak disertakan surat angkutan aslinya. Pada halaman muka dari dwilipat surat angkutan

diatas cap kering harus ditulis "Dwilipat". Tanda tangan yang ada pada Surat Angkutan yang asli, baik dari PT. Herona Express maupun dari Pegawai PT. Kereta Api dicatat pada Dwilipat Surat Angkutan, dengan disertai tt (tertanda): nama pegawai harus disertai pula dengan pangkatnya. Setelah itu Dwilipat Surat Angkutan dikembalikan kepada pengirim (PT. Herona Express) setelah dibubuhi cap ekspedisi. Pernyataan tentang pemberian Dwilipat Surat Angkutan pada Surat Angkutan asli selalu dibubuhi tanda tangan pegawai yang memberikannya. (STBH:8)

Dwilipat merupakan duplikat Surat Angkutan yang diajukan oleh PT. Herona Express sebagai pengirim yang harus distempel dan dikembalikan oleh PT. Kereta Api kepada PT. Herona Express. Duplikat ini tidak mempunyai kekuatan pembuktian seperti halnya Surat Angkutan asli yang mengikuti barang, tetapi hanya membuktikan bahwa barang-barang yang tersebut dalam dwilipat itu telah diterima dengan baik oleh PT. Kereta Api (Persero). Namun dalam Surat Angkutan Asli yang mengikuti barang haruslah ditulis bahwa Surat Angkutan itu telah dibuat duplikatnya atau Dwilipat. Keterangan dalam Surat Angkutan Asli tersebut harus diparaf oleh kedua belah pihak.

Pemberian cap ekspedisi pada surat angkutan ini, sebagai tanda penerimaan barang oleh pengangkut (PT. Kereta Api). Jadi terjadinya perjanjian pengangkutan barang hantaran dengan kereta api ini melalui proses yang panjang dan diakhiri dengan pemberian cap ekspedisi pada surat angkutan. Adapun surat angkutan itu sendiri hanya berfungsi sebagai tanda bukti. Hal ini tertuang dalam Surat Keputusan Direktur Utama Perusahaan Kereta Api nomor KA/DX/04007/SK/91 mengenai Syarat-syarat dan Tarif-tarif Pengangkutan Barang Hantaran dengan Kereta Api dan Urusan Penyeberangan (STBH).

3.1.1 Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Hantaran

Perjanjian pengangkutan barang hantaran yang dibuat secara sah mengikat para pihak sehingga antara pengirim dan pengangkut timbul hak dan kewajiban yang direalisasikan melalui pelaksanaan perjanjian.

Sesuai dengan isi surat perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT. Herona Express maka kewajiban PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut adalah:

- a. menyediakan sarana angkutan berupa kereta barang;
- b. memberitahukan kepada PT. Herona Express paling lambat 1 (satu) hari sebelum hari keberangkatan Kereta Api apabila terjadi perubahan atau tidak tersedia kereta barang kecuali kalau terjadi kerusakan yang mendadak;
- c. memberi kartu khusus (kasus) untuk 1 (satu) kali perjalanan setiap bulan yang berlaku pada lintas treyek Kereta Api dimaksud dan 1 (satu) kasus cadangan yang digunakan bila terjadi kekusutan angkutan;
- d. memberi ganti rugi terhadap barang yang hilang atau rusak yang disebabkan oleh kecelakaan kereta api atau sebab lain yang dapat dibuktikan karena kelalaian PT. Kereta Api maksimum sebesar asuransi yang ditutup oleh PT. Kereta Api. (lampiran No.4)

Sedangkan kewajiban PT. Herona Express sebagai ekspediter adalah:

- a. mengambil dan menerima barang disuatu tempat menurut petunjuk pengirim;
- b. menimbang dan memeriksa barang-barang kiriman tersebut distasiun pengirim dan stasiun tujuan;
- c. memuat barang-barang dalam kereta barang milik PT. Kereta Api (Persero) sesuai dengan petunjuk dan menurut ketentuan yang berlaku agar aman dan tidak menimbulkan kelambatan kereta api;
- d. mengadakan pengawalan dan pengemasan barang-barang selama perjalanan sesuai petunjuk dari PT. Kereta Api (Persero);
- e. membongkar barang distasiun-stasiun antara maupun distasiun tujuan tanpa mengganggu perjalanan kereta api;
- f. Menyerahkan barang-barang tersebut disuatu tempat menurut petunjuk penerima;
- g. Membayar biaya pengangkutan;
- h. Memberitahukan data barang dengan sebenarnya kepada PT. Kereta Api (Persero) (Lampiran No. 4)

Dalam pelaksanaan perjanjian antara PT. Kereta Api (Persero) dengan PT. Herona Express selain menimbulkan kewajiban diantara kedua pihak juga terdapat hak diantara kedua belah pihak. Adapun hak PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut adalah:

- a. menolak untuk mengangkut barang jika pihak ekspediter tidak mematuhi peraturan yang sudah ditetapkan;
- b. memperoleh pembayaran biaya pengangkutan dari pihak pengirim (ekspediter) sesuai dengan tarif yang telah ditentukan;
- c. menolak ganti rugi apabila pihaknya dapat membuktikan bahwa kerugian yang terjadi bukan kesalahannya. (lampiran No. 4)

Dan hak dari PT. Herona Express sebagai ekspediter adalah sebagai berikut:

- a. berhak mendapatkan pelayanan yang baik dari pihak PT. Kereta Api (Persero);
- b. selama barang kiriman belum berpindah tangan kepada penerima maka pihaknya masih berhak memberikan petunjuk susulan, misalnya: pengirim memberi petunjuk agar barang hantaran dikirim kembali ke stasiun pengirim;
- c. berhak menuntut ganti rugi kepada pengangkut (PT. Kereta Api) apabila barang-barang hantaran itu rusak, hilang atau terlambat dalam penyerahannya yang mengakibatkan kerugian bagi pihaknya ataupun bagi pengirim. (lampiran No. 4)

3.1.2 Kegiatan PT. Kereta Api Dalam Pelaksanaan Perjanjian

A. Kegiatan Stasiun Pengirim

PT. Herona Express pada saat melakukan perjanjian pengangkutan barang hantaran kadang-kadang menggunakan urusan Ambil-Bawa atau urusan A-B. Dengan urusan A-B ini maka pengangkut mengambil barang-barang hantaran tersebut dari alamat pengirim yang dikenakan bea menurut tarif yang telah ditetapkan. Ditempat-tempat tersebut kiriman hantaran dibawa oleh urusan A-B ke alamat penerima tanpa dipungut tambahan bea. Apabila semua barang-barang telah siap diangkut maka PT. Kereta Api akan melaksanakan sesuai dengan perjanjian yang telah dibuat. (STBH:5)

B. Kegiatan Stasiun Antara

Stasiun antara melakukan kegiatan yang berupa membukukan barang-barang kiriman hantaran, mengubah stasiun tujuan pada surat penghantaran (sph) apabila ada permintaan perubahan stasiun tujuan dari pengirim dengan memberitahukan dengan nota Kepala Kantor Pemeriksaan.

Apabila stasiun antara atas permintaan stasiun pengirim harus mengirimkan kiriman tersebut ke tempat lain maka stasiun pengirim harus mencatatnya pada dwilipat surat angkutan.(STBH:6)

C. Kegiatan Stasiun Penerima/ Stasiun Tujuan

Setelah barang kiriman hantaran tiba di stasiun tujuan maka kewajiban dari PT. Kereta Api untuk memberitahukan Berita Kiriman Datang atau BKD kepada penerima secara tertulis. Untuk kiriman tersebut yang penerimanya bertempat tinggal diluar lingkungan peredaran, penerima menerima kabar tentang datangnya kiriman dari stasiun tempat kiriman itu harus diambil dan biaya penyampaian berita dibebankan kepada penerima menurut tarif yang berlaku.(STBH:11)

Adapun yang dimaksud dengan batas lingkungan peredaran menurut Pasal 14 ayat 2 STBH yaitu:

- a. Pada stasiun-stasiun yang berada atau terletak dalam atau dekat kota atau tempat-tempat yang penting ditetapkan oleh perusahaan untuk kota-kota atau tempat-tempat itu;
- b. Pada stasiun-stasiun yang tidak disebut dalam ayat 2 sub a adalah suatu lingkungan terletak dalam jarak 1000 (seribu) meter jari-jari lingkaran terhitung dari stasiun itu;
- c. Batas lingkungan peredaran dapat diperpanjang atau diperpendek oleh kepala eksploitasi/KADAOP (Kepala Daerah Operasi).

Setelah Berita Kiriman Datang (BKD) diterima, penerima dapat mengambil barang-barang itu di stasiun yang telah ditunjuk. Jika penghantaran itu dilakukan oleh urusan A-B maka barang-barang tersebut diantarkan sampai ke rumah dan dipungut

upah hantaran menurut tarif yang ditentukan. Stasiun tujuan berhak memungut Uang Tahan Barang dan Uang Tahan Gerbong yang tercantum dalam surat angkutan.

Uang Tahan Barang dikenakan apabila:

1. setelah lampau 18 (delapan belas) jam, oleh pengirim barang-barang yang disebut dalam 1 (satu) Surat Angkutan:
 - a. tidak dapat dibawa ke Stasiun sekaligus;
 - b. diajukan dengan Surat Angkutan yang salah atau kurang lengkap pengisiannya;
 - c. diajukan tanpa surat keterangan yang diperlukan begitu pula barang yang diajukan tanpa Surat Angkutan;
2. kiriman yang datang dan telah dibongkar oleh PT. Kereta Api (Persero) kemudian oleh penerima tidak diterima dan dibawa keluar halaman stasiun selambat-lambatnya 18 (delapan belas) jam sesudah berita kiriman datang diserahkan kepadanya.(lampiran 7)

Uang Tahan Gerbong dan akibat-akibatnya:

1. uang tahan gerbong dikenakan apabila pengirim tidak selesai memuat atau penerima tidak selesai bongkar gerbongnya setelah melebihi 6 (enam) jam sejak ia diberitahukan tentang tersedianya gerbong untuk dimuat atau untuk dibongkar;
2. selama uang tahan gerbong belum terbayar lunas, permintaan gerbong baru dari penumpang yang bersangkutan tidak diterima baik di stasiun yang sama maupun di stasiun lain.

Jika penunggakan uang tahan gerbong terjadi berulang-ulang sampai 3x (tiga kali) dalam satu bulan, hak meminta gerbong bagi pemuat yang bersangkutan dicabut untuk seterusnya.(lampiran 7)

3.2 Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) jika Barang Mengalami Kerusakan, Hilang atau Keterlambatan dalam Penyerahan Barang

Sebelum kita membahas tentang tanggung jawab PT. Kereta Api jika terjadi wanprestasi terlebih dahulu kita bahas sebab-sebab kerugian barang. Kerugian pada barang itu dapat disebabkan karena:

- a. cacat pada barang itu sendiri,
adapun yang dimaksud dengan cacat pada barang itu sendiri didasarkan pada sifat pembawaan dari barang kiriman hantaran tersebut;
- b. kesalahan atau kelalaian pengirim,
yang dimaksud dengan kesalahan atau kelalaian pengiriman yaitu pengirim tidak mematuhi syarat-syarat yang telah ditentukan misalnya: dalam pengepakan barang atau pembungkusan barang;
- c. force majeure atau overmacht,
hal ini mengandung pengertian suatu keadaan yang tidak diduga sebelumnya misalnya: ditengah perjalanan terjadi gempa yang mengakibatkan barang-barang yang diangkut mengalami kerusakan dan hancur;
- d. kesalahan dari pihak pegawai PT. Kereta Api,
disini mengandung pengertian akibat perbuatan pegawai yang ceroboh atau tidak hati-hati dalam memuat atau membongkar barang-barang kiriman.

Yang menjadi tanggung jawab PT. Kereta Api dalam hal ini yaitu karena kesalahan dari pihak pegawai yang menyebabkan barang mengalami kerusakan, hilang, atau keterlambatan dalam penyerahan barang.

Menurut Muhammad (1994:22) dikatakan bahwa:

Tidak selamanya pengangkut harus bertanggung jawab terhadap barang yang hilang atau rusak, pengangkut bisa bebas dari tanggung jawabnya apabila rusak atau hilangnya barang tersebut diakibatkan oleh:

1. keadaan memaksa;
2. cacat pada barang itu sendiri;
3. kesalahan atau kelalaian si pengirim.

Mengenai penuntutan ganti rugi oleh penerima dapat diadakan dalam 3 (tiga) macam yaitu:

1. permintaan ganti rugi karena hilangnya barang, suatu barang dianggap hilang yaitu jika penyerahan barang tidak dapat dilakukan dalam waktu 6 (enam) minggu setelah penyerahan dilampaui. Maka setelah lampau waktunya barang dianggap hilang dan pihak pengirim atau penerima barang dapat mengajukan tuntutan ganti rugi atas hilangnya barang kepada PT Kereta Api (Persero). Adapun perhitungan mengenai ganti rugi dalam Pasal 84 BVS disebutkan:
 - a. besarnya ganti rugi atas hilangnya barang, baik sebagian maupun seluruhnya dihitung menurut harga pasar dan jika hal itu tidak mungkin menurut harga barang sejenis dengan keadaan yang sama pada dan di tempat barang itu diserahkan. Jumlah ini harus dikurangi dengan ongkos yang belum terbayar.
 - b. besarnya ganti rugi tidak boleh lebih dari 80 (delapan puluh) persen, sedangkan bagian-bagian kg (kilogram) dihitung sebagai 1 (satu) Kg (kilogram)
 - c. jika harga yang dinyatakan itu jumlahnya lebih tinggi, maka jumlah yang dinyatakan itu merupakan batas maksimum dari uang ganti rugi yang dapat diberikan.
2. permintaan ganti rugi karena rusaknya barang, jika terjadi kerusakan barang maka pengirim atau penerima dapat menuntut penggantian kerugian kepada PT. Kereta Api. Sedangkan penghitungan penggantian kerugian adalah sebagai berikut:
 - a. jika harganya menurut arti Pasal 84 ayat (1) BVs, lebih kecil atau sama dengan jumlah maksimum yang ditetapkan dalam ayat (2) dan (3) dari Pasal itu, maka kesusutan yang disebabkan oleh kerusakan itu harus diganti sepenuhnya.
 - b. jika harga itu lebih besar, maka penggantian kerugian itu hanya berjumlah sebagian dari kesusutan harga itu, dihitung menurut perbandingan antara jumlah maksimum pada Pasal 84 ayat (2) dan (3) Bvs dan jumlah menurut ayat (1) Pasal tersebut.

3. permintaan ganti rugi karena waktu penyerahan terlambat, hak mendapatkan ganti rugi yang karena waktu penyerahan ditetapkan dilampaui atau terlambat juga berlaku disamping ganti rugi karena hilangnya atau rusaknya barang. Besarnya ganti rugi karena keterlambatan penyerahan barang adalah sebagai berikut:

- a. jika lamanya waktu keterlambatan penyerahan barang itu lebih dari satu hari semalam adalah seluruh bea pengangkutan,
- b. jika kurang dari satu hari atau satu malam adalah setengah bea pengangkutan
(Adji dkk:1990:165-167)

3.2.1 Prosedur pengajuan Klaim atas Kerugian Barang

Apabila terjadi suatu kerusakan, kehilangan atau keterlambatan dalam penyerahan barang maka pemilik barang atau penerima barang yang merasa dirugikan berhak untuk mengajukan tuntutan ganti rugi. Berkaitan dengan masalah ganti rugi diatur dalam Pasal 1243 KUH Perdata yang berbunyi:

Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.

Adapun prosedur yang berkenaan dengan pertanggungjawaban angkutan bila ada klaim yaitu:

1. pemilik barang atau penerima barang datang ke PT. Herona Express,
2. PT. Herona Express melanjutkan klaim pada PT. Kereta Api (Persero) sesuai dengan perjanjian angkutan;
3. PT. Kereta Api (Persero) melimpahkan penggantian kerugian pada PT. Asuransi Jasaraharja Putra sesuai dengan perjanjian asuransi angkutan barang.

Kerusakan atau musnahnya sebagian atau seluruhnya kiriman yang dapat dibuktikan karena kesalahan pihaknya, PT. Kereta Api (Persero) akan segera melakukan pembayaran ganti kerugian. Pembayaran ganti kerugian kepada pemilik

barang dilakukan oleh PT. Kereta Api (Persero) atas tanggungan Perusahaan asuransi (Pasal 34 UU Nomor 13 Tahun 1992).

Sedangkan syarat penuntutan untuk keterlambatan penyerahan barang yaitu keterlambatan barang itu menimbulkan kerugian bagi pengirim. Kerugian itu misalnya, karena tenggang waktu untuk menjual barang-barang itu dengan keuntungan besar telah lampau, justru karena barangnya terlambat datang. Ketika barang-barang itu datang masa penjualan secara untung telah lampau.

Tuntutan ganti rugi pihak PT. Herona Express kepada PT. Kereta Api (Persero) sesuai ketentuan berlaku selambat-lambatnya dilaporkan 3x24 (tiga kali dua puluh empat) jam. Laporan lengkap dengan dilampiri dokumen-dokumen sesuai dengan ketentuan tuntutan ganti rugi yang berlaku beserta surat permohonan ganti rugi asli yang dialamatkan kepada Direktur Operasi PT. Kereta Api (Persero) paling lambat 2 (dua) minggu sejak saat terjadinya kecelakaan. Besarnya ganti rugi maksimum sebesar jumlah pertanggungan yang disepakati dengan pihak asuransi.

Dengan adanya klaim dari PT. Herona Express maka PT. Kereta Api (Persero) harus segera memberitahukan kepada PT. Asuransi Jasaraharja Putra setelah terjadinya suatu peristiwa yang menimbulkan kerugian. Dalam hal mengajukan klaim ini pihak PT. Kereta Api (Persero) harus menyertakan dokumen-dokumen sebagai berikut:

1. surat tuntutan yang asli dari pihak PT. Herona Express;
2. copy berita acara atau laporan tentang kehilangan atau kerusakan yang dibuat oleh pejabat yang berwenang;
3. tanda terima yang asli sebagai Bukti Penyerahan Barang dari PT. Herona Express (surat angkutan)
4. dokumen-dokumen lain yang dapat dijadikan bukti untuk memperkuat tuntutan ganti rugi yang diajukan.

Namun dalam hal ini tidak semua resiko yang diderita oleh PT. Kereta Api (Persero) ditanggung oleh PT. Asuransi Jasaraharja Putra. Resiko-resiko yang tidak ditanggung oleh PT. Asuransi antara lain:

1. kerugian sebagai akibat perang, penyerbuan musuh dari luar, penyitaan dan pengrusakan barang-barang atas perintah yang berwajib;
2. kerusakan tidak langsung (gangguan usaha);
3. kerugian-kerugian yang timbul karena keterlambatan pengiriman atau penghantaran barang atau tidak diterimanya barang tepat pada waktunya;
4. kerugian-kerugian yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian, ketidakhati-hatian dari pemilik barang atau pekerja atau orang yang berada dibawah pengawasannya baik didalam maupun di luar kegiatan bongkar muat;
5. kerugian yang timbul karena tidak memenuhi persyaratan atau packing yang digunakan;
6. kerusakan atau kehilangan yang disebabkan perubahan suhu udara dan atau rusak karena alat pendingin.

3.2.2 Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) terhadap Tuntutan Ganti Rugi

Pengangkut kereta api bertanggung jawab atas pelaksanaan perjanjian pengangkutan mulai pada saat barang diterima sampai pada saat barang diserahkan kepada penerima yang berhak. Pertanggungjawaban ini meliputi kerusakan dari barang, hilang sebagian atau seluruhnya ataupun penyerahan terlambat, kecuali kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu diluar kesalahannya. Keterangan ini sesuai dengan bunyi Pasal 91 dan Pasal 92 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (Poerwosoetjipto:80).

Pasal 91 Kitab Undang-undang Hukum dagang menentukan bahwa:
"Pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang-barang dagangan dan lain-lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerusakan-kerusakan yang diakibatkan karena suatu cacat pada barang-barang itu sendiri, karena keadaan memaksa atau kealpaan si pengirim/ekspediter".

Cacat ini dimaksudkan sifat pembawaan dari barang itu sendiri yang menyebabkan rusak atau terbakarnya barang dalam perjalanan. Lain halnya bila kerusakan atau

terbakarnya itu disebabkan karena salah penempatan atau kelalaian pengangkut maka kerugian itu dibebankan kepada pengangkut (Poerwosutjipto:36-37).

Pasal 92 Kitab Undang-undang Hukum Dagang menyebutkan, "Pengangkut atau juragan perahu tidak bertanggung jawab atas terlambatnya pengangkutan, jika hal ini disebabkan karena keadaan memaksa".

Apabila barang hantaran itu terlambat datangnya ditempat tujuan, sehingga mengakibatkan kerugian maka pengirim dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut atas dasar Pasal 95 Kitab Undang-undang Hukum Dagang yaitu:

"Segala hal untuk memajukan gugatan terhadap para ekspediter, pengangkut atau juragan perahu karena hilangnya barang-barang seluruhnya atau karena rusaknya, berdaluwarsa setelah tenggang waktu selama satu tahun terhadap pengiriman-pengiriman di dalam wilayah Indonesia, selama dua tahun terhadap pengiriman-pengiriman dari Indonesia ke luar tenggang waktu mana dalam hal hilangnya barang-barang dihitung mulai saat barang-barang itu sedianya telah harus selesai diangkutnya dan dalam rusak atau terlambat disampaikannya, mulai hari barang-barang itu tiba ditempat tujuan. Daluwarsa ini tidak berlaku dalam hal telah terjadinya penipuan atau pengkhianatan".

Mengenai penggantian rugi dalam hal kelambatan memuat juga:

1. nama dan berat atau ukuran barang-barang yang diangkut, begitupun merek-merek dan bilangan-bilangannya;
2. nama orang kepada siapa barang-barang dikirimkannya;
3. nama dan tempat si pengangkut;
4. jumlah upahan pengangkut;
5. tanggal;
6. tanda tangan si pengirim atau ekspediter.

Pada awalnya, waktu diterimanya barang kiriman hantaran oleh pihak PT. Kereta Api (Persero), maka pihaknya wajib membuat tanda terima atas barang yang sudah diserahterimakan dan menjadi tanggung jawabnya. Tanda terima tersebut harus memuat:

1. tanggal diterimanya barang;

2. nama pemilik atau pengirim barang;
3. jenis barang yang diangkut;
4. harga barang (satuan dan total);
5. ongkos angkut;
6. stasiun pemberangkatan dan tujuan.

Semua barang yang diterima oleh PT. Kereta Api (Persero) harus dalam keadaan baik dan lengkap. Apabila ternyata barang yang diterimanya tidak dalam keadaan baik maka pihak PT. Kereta Api (persero) harus membuat catatan tentang keadaan barang tersebut pada tanda terima barang yang diangkut.

Apabila dalam pelaksanaannya terjadi suatu wanprestasi sehingga menimbulkan kerusakan sebagian atau seluruhnya dan hilangnya barang maka pihak PT. Kereta Api (Persero) akan segera membayar ganti rugi sebesar asuransi yang ditutup oleh pihaknya. Berdasarkan lampiran 5 tanggung jawab pembayaran ganti rugi ini dipertanggungjawabkan pada pihak asuransi atau dengan kata lain pihak asuransi adalah penanggung atas tanggung jawab hukum PT. Kereta Api (Persero) sebagai tertanggung dalam pengangkutan barang-barang hantaran milik prinsipal (PT. Herona Express).

Tanggung jawab PT. Asuransi Jasaraharja Putra terbatas mulai saat barang-barang hantaran diserahkan oleh PT. Herona Express kepada PT. Kereta Api (Persero) di stasiun penerimaan atau pemberangkatan untuk diangkut. Berlanjut selama barang-barang hantaran berada dalam pengangkutan serta berakhir pada saat barang-barang diserahkan di tempat penyerahan stasiun tujuan kepada pihak PT. Herona Express atau pihak yang ditunjuk untuk mewakilinya.

Batas tanggung jawab PT. Asuransi Jasaraharja Putra untuk angkutan barang hantaran adalah sebagai berikut:

- | | |
|--|-------------------|
| 1. untuk angkutan barang hantaran setiap kejadian | Rp. 50.000.000,00 |
| 2. untuk resiko sendiri yang menjadi tanggung jawab PT. Kereta Api untuk setiap kejadian | Rp. 1.000.000,00 |

3. jumlah maksimum ganti rugi untuk satu tahun pertanggung-
ganaan Rp. 600.000.000,00
(lampiran 5).

Tanggung jawab pihak PT. Kereta Api (Persero) atas kerugian yang diderita oleh pihak pengirim diberikan dengan ketentuan:

1. sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara;
2. besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya (Pasal 28 ayat 2 UU No. 13 Tahun 1992).

Pembayaran ganti rugi setiap kejadian oleh PT. Asuransi Jasaraharja Putra kepada pihak PT. Kereta Api (Persero) dilakukan paling lambat 2 (dua) bulan terhitung sejak diterimanya berkas pengajuan klaim secara lengkap oleh PT. Asuransi Jasaraharja Putra dari pihak PT. Kereta Api (Persero). Untuk setiap pembayaran tersebut dikirimkan Bukti Penerimaan Pembayaran (kwitansi) dari pihak yang mengajukan tuntutan ganti rugi atau yang menerima pembayaran.

3.3 Penyelesaian Perselisihan Ganti Rugi terhadap Pengirim atau Penerima apabila terjadi Kehilangan, Kerusakan atau Keterlambatan dalam Penyerahan Barang Hantaran

Tuntutan ganti rugi terhadap PT. Kereta Api (Persero) oleh PT. Herona Express ataupun oleh penerima barang hantaran apabila terjadi perselisihan dapat diselesaikan dengan 2 (dua) cara yaitu:

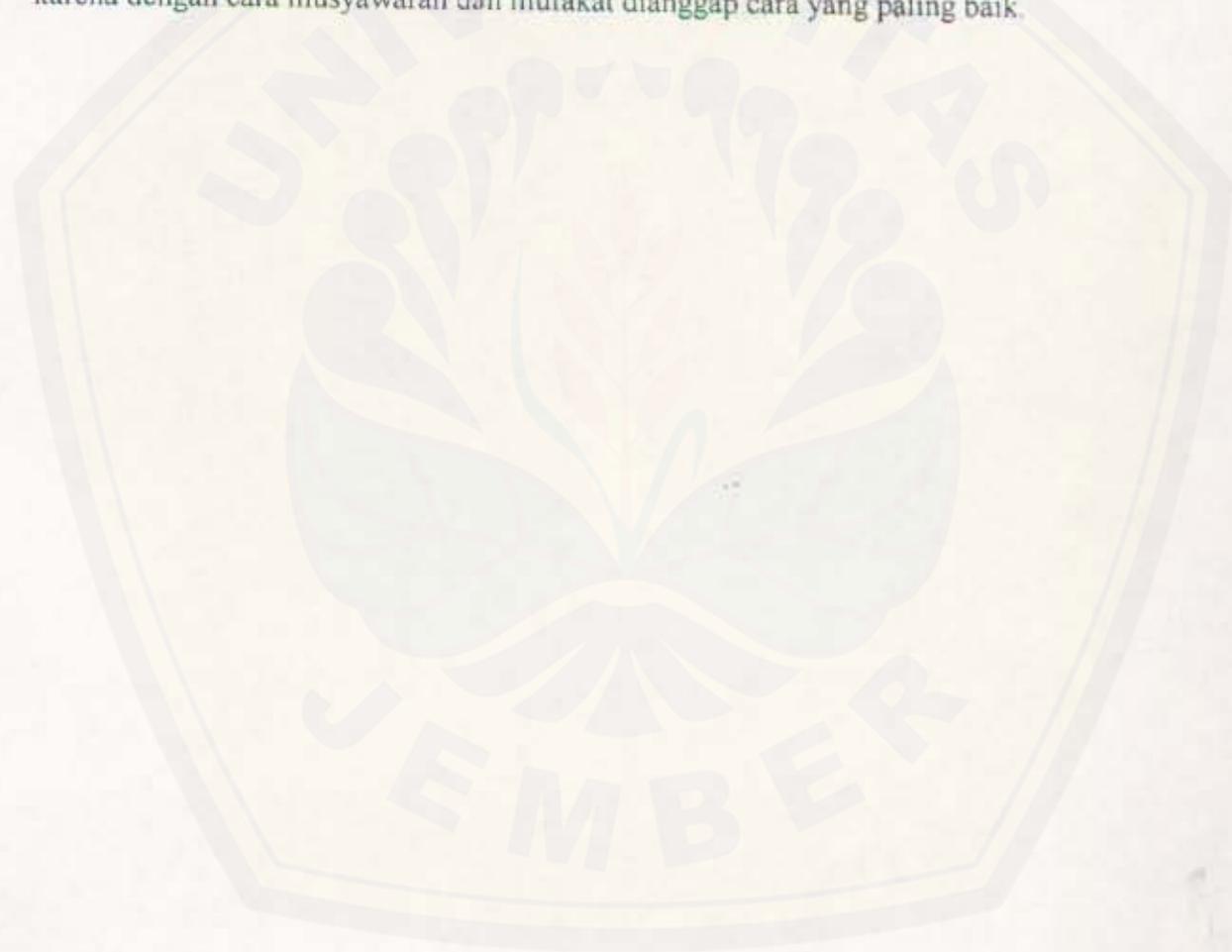
1. secara musyawarah dan mufakat,
dalam hal ini PT. Kereta Api (Persero) selaku pihak pengangkut yang dituntut oleh PT. Herona Express setelah melakukan penelitian dan pembuktian ternyata kerugian yang timbul itu disebabkan karena kesalahan dari pihaknya, maka sesuai dengan musyawarah dan mufakat tanpa meninggalkan prosedur yang sudah

ditetapkan, wajib memberi ganti rugi kepada pengirim ataupun penerima sesuai perjanjian yang diadakan dengan dibuktikan oleh surat angkutan.

2. diajukan ke Pengadilan Negeri,

cara ini digunakan apabila penyelesaian secara musyawarah dan mufakat tidak tercapai, penyelesaiannya ini diajukan ke Pengadilan Negeri dengan memilih tempat kedudukan hukum (domisili) yang tetap dan tidak berubah di kantor Pengadilan Negeri kelas I Bandung. (lampiran 4)

Sampai saat ini cara yang ditempuh melalui Pengadilan Negeri tidak pernah ada, karena dengan cara musyawarah dan mufakat dianggap cara yang paling baik.



IV. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 KESIMPULAN

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

- a dalam Pembentukan perjanjian pengangkutan barang hantaran yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) dengan PT. Herona Express terjadi melalui suatu proses yang panjang Pihak PT. Herona express harus menyertakan surat angkutan, Surat Angkutan ini hanya berfungsi sebagai tanda bukti, Surat Angkutan tersebut dicetak dan dibubuhi cap kering PT. Kereta Api (Persero), Perjanjian Pengangkutan barang hantaran yang dibuat secara sah mengikat para pihak yang menimbulkan hak dan kewajiban dan direalisasikan melalui pelaksanaan perjanjian. Adapun pelaksanaan perjanjian ini dapat melalui beberapa tahap dalam pelaksanaannya yaitu:
 1. kegiatan stasiun pengirim,
 2. kegiatan stasiun antara,
 3. kegiatan stasiun penerima,
- b tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) atas pengiriman barang meliputi kerusakan barang sebagian atau seluruhnya akibat kesalahan pengangkutan, kehilangan barang sebagian atau seluruhnya akibat kesalahan pengangkutan dan keterlambatan penerimaan barang akibat kesalahan pengangkutan. Untuk melakukan suatu tuntutan ganti rugi terhadap PT. Kereta Api (Persero) haruslah melalui prosedur yang sudah ada yaitu Pemilik barang atau penerima barang kiriman hantaran datang ke PT. Herona Express setelah itu PT. Herona Express melanjutkan klaim pada PT. Kereta Api (Persero) dan langkah terakhir PT. Kereta api (Persero) akan melakukan penggantian kerugian maksimum sebesar asuransi yang ditutup oleh PT. Kereta Api (Persero).

- c. untuk menyelesaikan ganti rugi penerima atau pengirim apabila terjadi kehilangan, kerusakan, keterlambatan penyerahan barang hantaran dapat diselesaikan dengan 2 (dua) cara yaitu:
1. secara musyawarah mufakat;
 2. diajukan ke Pengadilan Negeri.

4.2 SARAN-SARAN

Adapun saran-saran yang dapat Penyusun berikan dalam hal pengangkutan barang hantaran adalah:

- a. sebaiknya dalam surat angkutan itu juga tertera ganti rugi dalam hal keterlambatan penerimaan barang hantaran. Sehingga seolah-olah yang diberi ganti rugi itu tidak hanya apabila barang rusak atau hilang saja;
- b. dalam pemberian ganti rugi atas barang yang hilang atau rusak telah memadai tetapi masih perlu ditingkatkan;
- c. bagi pengirim barang hendaknya menulis alamat dengan jelas sehingga memudahkan pihak ekspediter dalam mengirimkan barang hantaran; hendaknya pengirim barang bersikap jujur terhadap barang yang dikirimkannya karena apabila isi maupun jenis barang yang dikirimkan ternyata lain dari kenyataan yang telah dicatatkan dalam surat pengiriman; apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang akibatnya pengirim barang sendiri yang akan rugi;
- d. sebaiknya pihak PT. Kereta Api (Persero) mempunyai alat deteksi yang canggih sehingga barang-barang yang sudah dibungkus rapi oleh pengirim tidak dibuka lagi untuk diperiksa isinya.

DAFTAR PUSTAKA

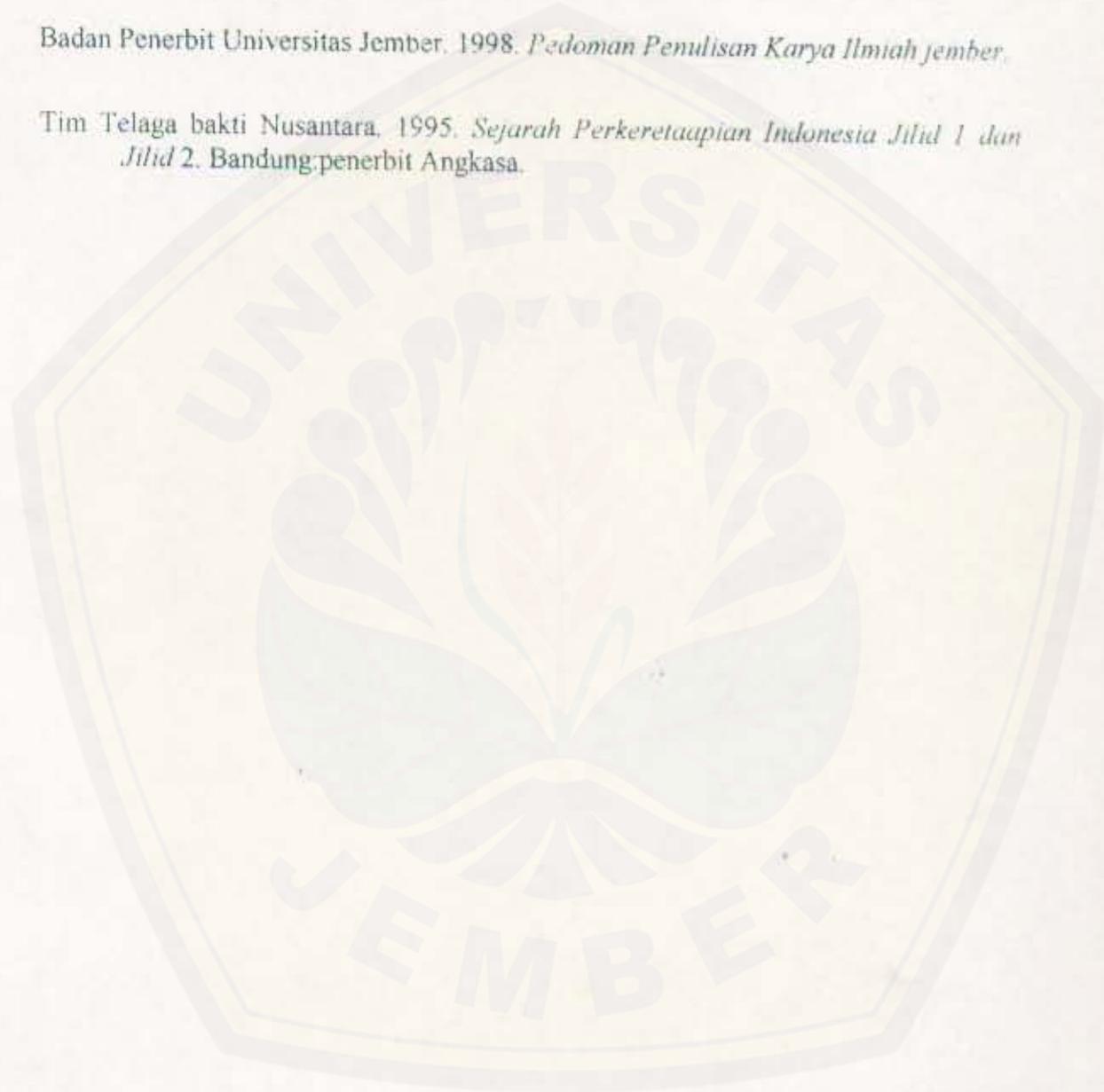
- Poerwosutjipto, HMN. 1991. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid 3*. Jakarta: Djambatan.
- Subekti, R. dan R. Tjitrosudibio. 1994. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kepailitan*. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.
- 1980. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta: PT Pradnya Paramita.
- Muhammad, A. 1994. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Prodjodikoro, W. 1972. *Hukum Perdata tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu*. Jakarta: Sumur Bandung.
- Adji, S.U. Joko Prakoso dan Hari Pramono. 1991. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*. Jakarta: Rineka cipta.
- Anonim. Tap MPR Nomor II Tahun 1993 tentang *Garis-Garis Besar Haluan Negara*.
- Surat Keputusan Direktur Utama Perusahaan Kereta Api Nomor KA/DX/04007/SK/91 tentang *Syarat-Syarat dan Tarif-Tarif Mengenai Pengangkutan Barang Hantaran dengan Kereta Api dan Urusan Penyeberangan*.
- Reglemen 18 Jilid II dengan Surat Penetapan DDKA Nomor 40838/BB/61 tentang *Peraturan Pengangkutan Barang*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1992 tentang *Perkeretaapian*.

Soemitro, RH. 1998. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Semarang: Penerbit Ghalia Indonesia

Poerwadarminta, WJS. 1981. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Badan Penerbit Universitas Jember. 1998. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Jember*.

Tim Telaga bakti Nusantara. 1995. *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1 dan Jilid 2*. Bandung: penerbit Angkasa.





DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM

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

Nomor : 3027 /J. 25.1.1/PP. 92000
Lampiran :
Perihal : KONSULTASI
Jember, 16 Oktober 2000

Yth. Direktur PT. Kereta Api Indonesia
(Persero) Wilayah Jember
di -
J e m b e r.

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

Nama : Iur Hidayatin
NIM : 96 -- 066
Program : S I
Alamat : Jl. Pelita No. 64 Gondowoso 68216
Keperluan : Konsultasi mengenai masalah : " Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam perjanjian pe -
ngangkutan barang."

Hasil konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan penyusunan skripsi.
Demikian atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.



[Signature]
SOEWONDO, SH, MS.
Nip. 130 379 632.-

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

Nomor : DL.405/X/01/D.IX.2000.
 Klasifikasi : "Biasa"
 Lampiran : -
 Perihal : KONSULTASI

Jember, 20 Oktober 2000

Kepada :

Yth. Bpk. Dekan Fakultas Hukum
 Universitas Jember
 di
JEMBER.

1. Menindak lanjuti Surat Sdr. Nomor : 3027/J.25.1.1/PP.9.2000 tanggal 16 Oktober 2000, perihal tsb. pada pokok surat, diberitahukan dengan hormat bahwa kami pada prinsipnya menyetujui dan memberi ijin Kepada Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember yang namanya tersebut dibawah ini untuk mengadakan konsultasi di PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember, dengan ketentuan sbb :
 - a. Mentaati ketentuan peraturan yang dikeluarkan oleh Perusahaan.
 - b. Menyerahkan 1 (satu) Eksemplar dari hasil penelitian.
2. Adapun nama Mahasiswa tsb. adalah :
 - a. Nama : NUR HIDAYATIN
 - b. NIM : 96-066
 - c. Jurusan : Hukum Perdata
 - d. Alamat : Jl. Pelita No. 64 Bondowoso 68216
 - e. Konsultasi Masalah : Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) dalam Perjanjian Pengangkutan Barang.
3. Pelaksanaan Konsultasi bagi mahasiswa tersebut diatas dapat dilaksanakan mulai tanggal 30 Oktober 2000.
4. Demikian atas perhatian dan kerjasama yang baik Bapak diucapkan terima kasih.

A.n. Kepala Daerah Operasi IX
 PT. KERETA API (Persero) Jember
 Sub Bagian Administrasi



[Handwritten Signature]
NEDDY SUNARDI
 Nipp. 18777

Tembusan disampaikan kepada :

1. Yth. Bapak Kadaop IX Jember sebagai laporan.
2. Sdr. Kasi Operasi Daop IX Jember.
3. Peringgal.

PT. KERETA API (Persero)
DAERAH OPERASI IX JEMBER



SURAT KETERANGAN

NOMER: D.9/447/DO/XII/00.

Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan dengan sesungguhnya bahwa,

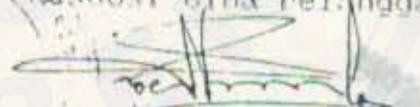
Nama : IUR HIBAYATIN
NIM : 06.066
Fakultas : Hukum Universitas Negri Jember.

Telah mengadakan Penelitian di PT Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember mulai tanggal 30 Oktober 2000 samai dengan tanggal 07 Desember 2000, dalam rangka menyelesaikan tugas akhir / Skripsi dengan judul Tanggung Jawab PT Kereta Api (persero) dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Hantaran.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jember, 07 Desember 2000

Kasi Operasi dan Niaga
Kasubsi Bina Pelanggan


DES. KOEN HARIJANTO.

NIPP:24509.

PERJANJIAN

ANTARA
PT. KERETA API (Persero)
DENGAN
PT. HERONA EXPRESS
TENTANG

PELAKSANAAN PENYELENGGARAAN URUSAN PENGUMPULAN
DAN
PENGHANTARAN KIRIMAN HANTARAN DENGAN
" KERETA API SRI TANJUNG "

YOGYAKARTA - BANYUWANGI P.P. '

NOMOR : 143 / HK / OP / 2000

ada hari ini Selasa tanggal Dua Puluh Dua bulan Agustus tahun Dua Ribu, yang bertanda tangan dibawah ini :

- BADAR ZAENIE : Direktur Operasi PT. KERETA API (Persero) bertempat kedudukan di Kantor Pusat PT. KERETA API (Persero), Jalan Perintis Kemerdekaan Nomor 1 Bandung 40117, dalam hal ini bertindak dalam jabatannya berdasarkan Kep. Menkeu No. 174/KMK.01/1999 tanggal 20 Mei 1999 mewakili Direksi PT. KERETA API (Persero), untuk selanjutnya disebut PIHAK PERTAMA.
- H. Z. ARIFIN SYAH : Direktur Utama PT. HERONA EXPRESS, bertempat kedudukan di Jl. Kampung Bandan Stasiun Jakartagudang Jakarta, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama PT. HERONA EXPRESS selanjutnya disebut PIHAK KEDUA.

dengan ini Kedua Pihak telah setuju dan bersepakat untuk mengadakan Perjanjian tentang Penyelenggaraan Urusan Pengumpulan dan Penghantaran dengan Kereta Api, dengan ketentuan-ketentuan dan syarat-syarat sebagaimana diatur dalam Pasal-pasal berikut di bawah ini :

Pasal 1
MAKSUD DAN TUJUAN

PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA mengadakan kerjasama yang saling menguntungkan dengan maksud dan tujuan untuk meningkatkan Angkutan Kiriman Hantaran dengan Kereta Api SRI TANJUNG Yogyakarta - Banyuwangi p.p.

Pasal 2
BENTUK KERJASAMA

- (1) PIHAK PERTAMA menyerahkan tugas kepada PIHAK KEDUA untuk menyelenggarakan Urusan Pengumpulan dan Penghantaran Kiriman Hantaran dengan Kereta Api SRI TANJUNG Yogyakarta - Banyuwangi p.p.
- (2) PIHAK KEDUA menyatakan menerima tugas dari PIHAK PERTAMA sebagaimana tersebut pada ayat (1) Pasal ini.
- (3) PIHAK KEDUA melaksanakan ketentuan-ketentuan yang berlaku di PT. KERETA API (Persero) dan dapat mewujudkan tujuan dari Perjanjian ini, seolah-olah merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari organisasi PIHAK PERTAMA dengan jalan :
 - a. Menyelenggarakan angkutan dengan cepat, aman dan lancar serta tepat waktu;
 - b. Mencari dan memelihara hubungan yang erat dengan pengirim - pengirim, baik yang besar maupun yang kecil.
- (4) Penyelenggaraan angkutan tersebut pada ayat (1) dan (2) Pasal ini ditetapkan, dalam Kereta Barang (BP) pada relasi Kereta Api SRI TANJUNG Yogyakarta - Banyuwangi p.p.
- (5) Di Stasiun pengirim maupun di Stasiun antara, PIHAK PERTAMA tidak lagi melayani Angkutan Barang Hantaran maupun Bagasi yang menggunakan Kereta Api SRI TANJUNG Yogyakarta - Banyuwangi p.p, dan kiriman yang diterima akan disalurkan kepada Ekspediter pemegang kontrak.

Pasal 3
KEWAJIBAN PARA PIHAK

- (1) KEWAJIBAN PIHAK PERTAMA :
- Menyediakan sarana angkutan berupa Kereta Barang (BP) kepada PIHAK KEDUA yang di-rangkaikan pada Kereta Api SRI TANJUNG Yogyakarta - Banyuwangi p.p.
 - Memberitahukan kepada PIHAK KEDUA paling lambat 1 (satu) hari sebelum hari keberangkatan Kereta Api apabila terjadi perubahan atau tidak tersedia Kereta Barang (BP) kecuali kalau terjadi kerusakan yang mendadak.
 - Memberi Kartu Khusus (Kasus) yang dikeluarkan oleh Daop 6 Yk atau Daop 9 Jr kepada Direksi PIHAK KEDUA untuk 1 (satu) kali perjalanan p.p. setiap bulan yang berlaku pada lintas / trayek KA dimaksud dan 1 (satu) Kasus Cadangan yang digunakan bila terjadi kekusutan angkutan.
 - Memberi ganti rugi terhadap barang yang hilang atau rusak yang disebabkan oleh kecelakaan Kereta Api atau sebab lain yang dapat dibuktikan karena kelalaian PIHAK PERTAMA maksimum sebesar asuransi yang ditutup oleh PIHAK PERTAMA.
- (2) KEWAJIBAN PIHAK KEDUA :
- Mengambil dan menerima barang di suatu tempat menurut petunjuk pengirim.
 - Menimbang dan memeriksa barang-barang kiriman tersebut di stasiun pengirim dan stasiun tujuan.
 - Memuat barang-barang tersebut dalam Kereta Barang (BP) milik PIHAK PERTAMA sesuai dengan petunjuk dan menurut ketentuan yang berlaku agar aman dan tidak menimbulkan kelambatan Kereta Api.
 - Mengadakan pengawalan dan pengemasan barang - barang tersebut selama perjalanan sesuai petunjuk PIHAK PERTAMA.
 - Membongkar barang tersebut di Stasiun - Stasiun antara, maupun di Stasiun tujuan, tanpa mengganggu perjalanan KA.
 - Menyerahkan barang-barang tersebut di suatu tempat menurut petunjuk penerima.
 - Setiap kali pengangkutan :
 - Membuat laporan pertelaan barang yang dikirim dan disiapkan oleh Ekspediter yang ber-sangkutan meliputi :
 - Jenis barang;
 - Jumlah koli;
 - Berat per koli dan berat seluruhnya;
 - Tujuan kiriman yang dilampiri tembusan Konosemen dari barang - barang yang diangkut dalam Kereta Barang (BP)
 - Bentuk laporan pertelaan barang yang dikirim ini diketahui / diparaf oleh Petugas PT KERETA API (Persero) maupun Petugas Ekspediter pada tiap kegiatan muat / bongkar di stasiun pengirim dan stasiun tujuan.
 - Laporan dibuat rangkap 4 (empat), masing-masing untuk :

- Kepala Stasiun pengirim (pertinggal untuk KKBH, sebagai lampiran laporan bulanan);
 - Kondektur Kereta Api menyertai Surat Angkutan dan Surat Penghantar (SA / Sph);
 - Subdit Pemasaran Angkutan Barang Kantor Pusat Bandung sebagai lampiran Laporan Bulanan.
 - Petugas PIHAK KEDUA.
- 4) Membuat laporan bulanan atas realisasi angkutan, dan dikirim kepada :
- Seksi Verifikasi Pendapatan Subdit, Pemasaran Angkutan Barang Kantor Pusat PT. KERETA API (Persero) Bandung, dilampiri foto copy bentuk pertelaan barang yang dikirim;
 - Kadaop yang membawahi stasiun pengirim.
- 5) Apabila laporan yang dibuat tidak sesuai dengan kenyataan, maka PIHAK PERTAMA dapat untuk sementara menghentikan kegiatan PIHAK KEDUA, setelah pelanggaran kedua kalinya.
- h. Membayar bea angkutan Kereta Api sesuai ketentuan yang ditetapkan dan diatur dalam Pasal 7 dan 8 Perjanjian ini.
- i. Apabila terjadi kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi PIHAK PERTAMA yang disebabkan oleh kelalaian Petugas PIHAK KEDUA atau disebabkan oleh barang yang diangkut, maka kerugian tersebut menjadi tanggungan PIHAK KEDUA.
- j. Setiap bulan memuat minimal 26 (dua puluh enam) Kereta BP dari Yk - Bw dan sebaiknya dengan total angkutan 52 (lima puluh dua) Kereta BP dari Yk - Bw p.p. dan / atau sesuai Pasal 5 ayat (2) dan Pasal 7 ayat (2) Perjanjian ini dengan total biaya Rp. 30.160.000,00 (tiga puluh juta seratus enam puluh ribu rupiah).

Pasal 4 PENGAWALAN

Untuk kepentingan pengawalan barang, PIHAK KEDUA dapat mengikutkan Petugasnya pada Kereta Barang (BP) yang bersangkutan dengan menggunakan *Kartu Trayek Bulanan* (KTB) maksimum 4 (empat) orang yang dikeluarkan oleh Ks / B tempat pembayaran bea angkutan dengan membayar Rp. 150.000,00 (seratus lima ribu rupiah) per orang, untuk satu bulan dan dibayar tunai di stasiun yang mengeluarkan KTB.

Pasal 5 PENGATURAN MUATAN

- (1) Maksimum muatan yang boleh dimuat dalam Kereta Barang BP adalah sebesar 4.000 Kg (4 Ton).

- (2) PIHAK KEDUA pada hari libur dan hari Minggu dapat menyelenggarakan Kiriman Hantaran sesuai dengan berat sebenarnya.
- (3) PIHAK KEDUA dalam menyusun barang dalam Kereta Barang (BP) haruslah memperhatikan keseimbangan muatan sesuai dengan petunjuk Petugas PIHAK PERTAMA sehingga dapat menjamin keselamatan perjalanan Kereta Api.
- (4) PIHAK KEDUA dilarang memuat barang-barang berbahaya yang dapat menimbulkan kebakaran atau membahayakan perjalanan Kereta Api.
- (5) PIHAK PERTAMA atau Petugas yang berhak dapat sewaktu-waktu melakukan pemeriksaan muatan, untuk mengetahui kebenaran penyusunan barang, berat yang tertulis dalam SA dan isi serta jenis barang yang diangkut.
- (6) PIHAK PERTAMA berhak untuk membongkar / menurunkan muatan kalau berdasarkan pengamatan Petugas PIHAK PERTAMA ternyata barang yang diangkut tidak memenuhi syarat seperti ketentuan dalam ayat (1), (2) dan (3) Pasal ini yang dianggap membahayakan perjalanan Kereta Api.

Pasal 6 PELANGGARAN MUATAN

- (1) Apabila terjadi pelanggaran muatan yang diketahui setelah dilakukan timbang ulang oleh Petugas PIHAK PERTAMA, maka pembayaran atas kelebihan berat dihitung sebagai berikut:
 - Kelebihan berat dikalikan 2 (dua);
 - Hasilnya dihitung dengan Tarif H2.
- (2) Jika terdapat kelebihan muatan setelah dilakukan timbang ulang oleh Petugas PIHAK PERTAMA, yang melebihi ketentuan sesuai Pasal 5 ayat (1) maka kelebihan bea akan dihitung sesuai ayat (1) Pasal ini, tetapi kalau sampai terjadi kecelakaan Kereta Api dan dapat dibuktikan karena muatan melebihi maksimum muat maka segala kerugian yang timbul dan diderita oleh PIHAK PERTAMA, akan dihebankan kepada PIHAK KEDUA.
- (3) PIHAK KEDUA bertanggung jawab mengganti kerugian yang diderita oleh PIHAK PERTAMA apabila kerugian tersebut disebabkan oleh kelakuan PIHAK KEDUA karena atau memuat barang yang berbahaya.
- (4) Kalau terjadi pelanggaran dilakukan lebih dari 3 (tiga) kali dalam satu bulan maka PIHAK PERTAMA secara sepihak dapat memutuskan Perjanjian ini.

- (5) Untuk menetralkan perbedaan timbangan pada waktu dilakukan timbang ulang, maka ditetapkan toleransi sebesar 5% (lima persen) dari berat sesuai ayat (1) Pasal ini. Perbedaan berat antara Surat Angkutan (SA) dengan hasil timbang ulang bilamana lebih kecil dari 5 % (lima persen) dianggap tidak ada perbedaan.

Pasal 7 BEA ANKUTAN

- (1) **BERAT MINIMUM** yang harus dibayar setiap angkutan oleh PIHAK KEDUA sebesar 4 Ton dengan tarif Rp. 580.000,00 (lima ratus ^{delapan} puluh ribu rupiah) dari Yk - Bw dari Bw - Yk atau Rp. 145,00 (seratus empat puluh lima rupiah) per Kg.
- (2) Minimal Bea Angkutan yang harus dibayar untuk satu bulan sebesar 26 (dua puluh enam) Kereta Barang (BP) baik dari Yk dan maupun dari BW dikalikan Rp. 580.000,00 = Rp. 15.080.000,00 (lima belas juta delapan puluh ribu rupiah), kiriman yang dimuat di Stasiun antara tidak dikenakan pembayaran Bea Angkutan dengan tetap mencantumkan berat barang yang dikirim pada Surat Angkutan.
- (3) Apabila terjadi perubahan tarif maupun biaya - biaya lain yang berkaitan dengan Angkutan Kereta Api semasa berlakunya Perjanjian ini, maka dapat dirundingkan dan diselesaikan oleh Kedua Pihak secara musyawarah dan akan diatur dalam Addendum sesuai Pasal 14 Perjanjian ini.

Pasal 8 PEMBAYARAN BEA ANKUTAN

- (1) Pembayaran Bea Angkutan dapat dilakukan secara berkala atau tunai dan diselesaikan di stasiun pemberangkatan Stasiun Yogyakarta dan Stasiun Jember, yang dilakukan pada saat pengiriman barang.
- (2) Untuk pembayaran berkala diatur sebagai berikut :
- Untuk masa angkutan I tanggal 1 s.d. tanggal 10 dibayar paling lambat tanggal 15 bulan yang bersangkutan.
 - Untuk masa angkutan II tanggal 11 s.d. tanggal 20 dibayar paling lambat tanggal 25 bulan yang bersangkutan.
 - Untuk masa angkutan III tanggal 21 s.d. tanggal akhir bulan dibayar paling lambat tanggal 5 bulan berikutnya.

- (3) Apabila terjadi kelambatan pembayaran melebihi jangka waktu yang ditentukan pada ayat (2) Pasal ini, akan dikenakan denda sebesar 2 % (dua persen) per hari dari jumlah biaya angkutan yang tertutang.
- (4) Untuk menjamin kelancaran pembayaran maka PIHAK KEDUA menyerahkan Bank Garansi / Sertifikat Deposito ke Bank BNI Jalan Trikona No. 1 Yogyakarta dan Bank BNI Jalan Panglima Besar Jendral Sudirman No. 9 Jember yang disertai Surat Kuasa Pencairan kepada Ks / Pbd Yk dan Jr sebesar 10 (sepuluh) kali Bea Angkutan masing - masing sebesar Rp. 5.800.000,00 (lima juta delapan ratus ribu rupiah).
- (5) Apabila terjadi kelambatan pembayaran pada waktu yang ditetapkan, PIHAK PERTAMA dapat mencairkan Bank Garansi / Sertifikat Deposito tersebut tanpa persetujuan PIHAK KEDUA paling lambat 3 (tiga) hari setelah batas waktu pembayaran. Dalam hal ini PIHAK KEDUA harus segera menerbitkan Bank Garansi / Sertifikat Deposito baru.
- (6) Apabila jaminan yang tersedia jumlahnya lebih kecil dari yang tersebut pada ayat (4) Pasal ini, dan PIHAK KEDUA belum menerbitkan Bank Garansi / Sertifikat Deposito, maka dianggap tidak ada Bank Garansi / Sertifikat Deposito. Pembayaran Bea Angkutan harus dilakukan dengan tunai, sebagaimana tersebut pada ayat (1) Pasal ini.
- (7) Ks/b/ Pbd Yk, dan Jr tidak menerima angkutan yang diserahkan oleh PIHAK KEDUA, apabila penyerahan Bank Garansi / Sertifikat Deposito belum dilaksanakan atau belum diganti yang baru setelah dicairkan oleh PIHAK PERTAMA.
- (8) Apabila dalam 1 (satu) bulan terdapat jumlah hari kerja melebihi 26 (dua puluh enam) hari, maka pembayarannya sebagaimana yang diatur dalam Pasal 7 ayat (1) dan ayat (2) Perjanjian ini, dan merupakan BONUS yang ditulis Surat Angkutan (SA) TANPA BEA, sedangkan dalam 1 (satu) bulan kurang dari 26 (dua puluh enam) hari kerja, maka dihitung sesuai dengan hari efektifnya.

Pasal 9

KERUSAKAN / KEHILANGAN KIRIMAN

- (1) Kerusakan, kehilangan, kekusutan selama masa pengangkutan sejak diterima dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima menjadi tanggung jawab PIHAK KEDUA.
- (2) Kerusakan atau musnahnya sebagian atau keseluruhan kiriman yang dapat dibuktikan karena kecelakaan Kereta Api dan bukan karena kesalahan Pegawai PIHAK KEDUA akan diganti oleh PIHAK PERTAMA sesuai ketentuan sebagaimana tersebut dalam Pasal 3 ayat (1) sub d Perjanjian ini.

- (3) Tuntutan ganti rugi PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA sesuai ketentuan yang berlaku selambat-lambatnya dilaporkan 3 x 24 (tiga kali dua puluh empat) jam setelah terjadinya kecelakaan dimaksud pada ayat (2). Laporan lengkap dengan dilampiri dokumen-dokumen sesuai dengan ketentuan tuntutan ganti rugi yang berlaku beserta Surat Permohonan Ganti Rugi Asli yang dialamatkan kepada Direktur Operasi PT. KERETA API (Pesera) paling lambat 2 (dua) minggu sejak saat terjadinya kecelakaan. Besarnya ganti rugi maksimum sebesar jumlah pertanggungan yang disepakati dengan Pihak Asuransi.

Pasal 10

KEADAAN MEMAKSA (FORCE MAJEURE)

- (1) *Force Majeure* adalah suatu keadaan di luar kemampuan Kedua Pihak, seperti bencana alam, pemogokan, huru-hara, Peraturan Pemerintah atau yang berwenang di bidang moneter ekonomi yang ada sangkut pautnya dengan pengangkutan barang.
- (2) Kedua Pihak dapat dibebaskan dari kewajiban untuk melaksanakan isi Perjanjian ini, baik sebagian maupun keseluruhan apabila hal tersebut disebabkan karena *force majeure* yang dapat dibuktikan oleh masing-masing pihak.
- (3) Pihak yang mengalami keadaan memaksa (*force majeure*) harus memberitahukan kepada pihak la-innya secara tertulis yang menyebutkan sebab-sebabnya dalam waktu 1 x 24 (satu kali dua puluh empat) jam setelah kejadian dan masing-masing pihak berusaha memperkecil akibat yang ditimbulkan.

Pasal 11

PEMUTUSAN PERJANJIAN

- (1) Pemutusan Perjanjian ini dapat dilakukan :
- Dengan persetujuan Kedua Pihak dan dimulai pada tanggal yang akan ditetapkan bersama.
 - Atas permintaan salah satu pihak secara tertulis, 2 (dua) bulan sebelumnya pada pihak yang lain dengan ketentuan, bahwa pemutusan Perjanjian ini baru berlaku mulai tanggal 1 (satu) bulan ketiga berikutnya dan ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian masih tetap berlaku selama proses pemutusan Perjanjian berlangsung.
- (2) Untuk pemutusan Perjanjian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pasal ini, Kedua Pihak sepakat untuk tidak memberlakukan Pasal 1266 dan 1267 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

- (3) **PIHAK PERTAMA** tidak bertanggung jawab atas tuntutan kerugian buruh **PIHAK KEDUA** sebagai akibat pemutusan Perjanjian tersebut pada ayat (1) Pasal ini, Pasal 3 ayat (2) g 5, dan Pasal 6 ayat (4) serta Pasal 13 Perjanjian ini.

PASAL 12 PERSELISIHAN

- (1) Apabila terjadi perselisihan antara Kedua Pihak mengenai pelaksanaan dari isi Perjanjian ini, maka Kedua Pihak akan menyelesaikan secara musyawarah dan mufakat.
- (2) Apabila penyelesaian secara musyawarah dan mufakat tidak tercapai kata sepakat, maka penyelesaiannya akan diajukan ke Pengadilan Negeri dengan memilih tempat kedudukan hukum (*domisili*) yang tetap dan tidak berubah di Kantor Pengadilan Negeri Kelas I Bandung.

Pasal 13 MASA BERLAKUNYA PERJANJIAN

- (1) Perjanjian pengangkutan ini berlaku mulai tanggal 01 September 2000 dan berakhir tanggal 30 Agustus 2001, dengan ketentuan dilakukan evaluasi bersama setiap 6 (enam) bulan sekali.
- (2) Bilamana hasil evaluasi **PIHAK PERTAMA** ternyata bahwa **PIHAK KEDUA** tidak dapat melaksanakan tugas sesuai Pasal 3 ayat (2), maka **PIHAK PERTAMA** dapat memutuskan Perjanjian secara sepihak.

Pasal 14 HAL - HAL LAIN

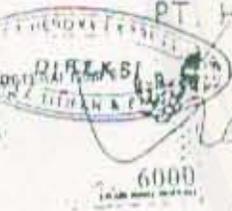
- (1) Apabila memungkinkan **PIHAK PERTAMA** dapat menyediakan tempat untuk ruang kantor di stasiun pemberangkatan dan stasiun penerima Kereta Api **SRI TANJUNG** Yogyakarta - Banyuwangi p.p. sesuai Pasal 2 ayat (4) yang ditentukan oleh Kadaop di daerahnya masing-masing dengan cara menyewa. Kantor tersebut disamping dipergunakan untuk mengerjakan tata usaha, dapat pula untuk menyimpan barang-barang yang belum dapat dimuat dalam Kereta Barang (BP) atau barang-barang yang telah dibongkar dari Kereta Barang (BP) tetapi belum dapat dihantarkan kepada penerima. Perjanjian sewa menyewa tempat akan diatur dengan Perjanjian tersendiri, sesuai ketentuan yang berlaku di PT. KERET API (Penero).

- (2) Muat / bongkar Kiriman Hantaran di Yogyakarta dilaksanakan di Stasiun Lempuyangan, apabila memungkinkan jika volume barangnya kurang dari 300 (tiga ratus) Kg dengan se-ijin Kadaop 6 Yk dapat dibongkar di Stasiun Yogyakarta (Sita. Tugu).
- (3) Semua ketentuan dan peraturan mengenai Kiriman Hantaran yang berlaku untuk umum apabila dalam Perjanjian ini tidak ditetapkan lain, berlaku pula untuk PIHAK KEDUA.
- (4) Hal - hal lain yang belum diatur dalam Surat Perjanjian Pengangkutan ini, akan ditetapkan dan diatur kemudian oleh Kedua Pihak berdasarkan musyawarah dalam bentuk Addendum yang ditandatangani oleh Kedua Pihak di atas kertas bermaterai cukup dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Surat Perjanjian ini.

Pasal 15
P E N U T U P

Perjanjian pengangkutan ini dibuat dalam rangkap 2 (dua) masing - masing mempunyai kekuatan hukum yang sama, asli pertama untuk PIHAK PERTAMA dan asli kedua untuk PIHAK KEDUA sedangkan salinan lainnya disampaikan kepada pihak yang terkait.

PIHAK KEDUA
PT. HERONA EXPRESS



M. Z. ARIFIN SYAH
DIREKTUR UTAMA



PIHAK PERTAMA
PT. KERETA API (Persero)

BADAR ZAENIE
DIREKTUR OPERASI

SURAT PERJANJIAN

NOMOR : 215/HK/P.3/L.U/D.3/98

TANGGAL : 8 SEPTEMBER 1998

ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PENGANGKUT
ANGKUTAN BARANG DENGAN PETIKEMAS,
ANGKUTAN BARANG BUKAN DENGAN PETIKEMAS DAN
ANGKUTAN BAHAN BAKAR MINYAK DALAM KETEL/TANGKI

ANTARA

PERUSAHAAN UMUM KERETA API

YANG BERALAMAT : JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN NO.1

BANDUNG

DENGAN

PT. ASURANSI JASARAHARJA PUTRA

NPWP : 1.455.220.2-011

YANG BERALAMAT : JALAN RASUNA SAID GEDUNG SETIA BUDI I
LANTAI II BLOK D5-6 KUNINGAN

JAKARTA

- PASAL I. OBYEK PERTANGGUNGAN
- PASAL II. LUAS JAMINAN
- PASAL III. BATAS TANGGUNG JAWAB
- PASAL IV. PREMI PERTANGGUNGAN
- PASAL V. TANGGUNG JAWAB PENGGANTI
- PASAL VI. JAMINAN PELAKSANAAN
- PASAL VII. CARA PEMBAYARAN
- PASAL VIII. PENGECEUALIAN
- PASAL IX. SYARAT-SYARAT PERTANGGUNGAN
- PASAL X. KEWAJIBAN DALAM HAL TERJADI KLAIM
- PASAL XI. PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM
- PASAL XII. S A N K S I
- PASAL XIII. PEMALSUAN KLAIM
- PASAL XIV. POLIS LAIN
- PASAL XV. ASURANSI LAIN
- PASAL XVI. SUBROGASI ATAU BERALIHNYA HAK PENUNTUTAN
- PASAL XVII. PEMBATALAN PERJANJIAN
- PASAL XVIII. PENYELESAIAN PERSELISIHAN
- PASAL XIX. JANGKA WAKTU PERJANJIAN
- PASAL XX. HAL-HAL LAIN
- PASAL XXI. P E N U T U P

PIHAK-I	PIHAK II
	

SURAT PERJANJIAN

ANTARA
PERUSAHAAN UMUM KERETA API
D A N
PT. ASURANSI JASARAHARJA PUTERA

TENTANG

ASURANSI TANGGUNG JAWAB HUKUM PENGANGKUT
ANGKUTAN BARANG DENGAN PETI KEMAS,
ANGKUTAN BARANG BUKAN DENGAN PETI KEMAS DAN
ANGKUTAN BAHAN BAKAR MINYAK DALAM KETEL/TANGKI

NOMOR : 215/HK/P.3/L.U/D.3/98

Pada hari ini Selasa tanggal Delapan hulan September tahun Seribu Sembilan Ratus Sembilan Puluh Delapan, yang bertanda tangan di bawah ini :

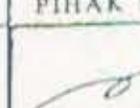
1. BADAR ZAENIE : Selaku Direktur Operasi PERUSAHAAN UMUM KERETA API (PERUMKA) bertempat kedudukan di Jalan Perintis Kemerdekaan No.1 Bandung 40117 dalam hal ini bertindak dalam jabatannya berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan No.360/KMK/01/1998 tanggal 27 Juli 1998 mewakili Direksi PERUSAHAAN UMUM KERETA API, untuk selanjutnya disebut PIHAK PERTAMA.
2. AA. NGR. ADNYANA : Selaku Direktur Operasi PT. ASURANSI JASARAHARJA PUTERA, bertempat kedudukan di Jalan Rasuna Said Gedung Setia Bxii 1 Lantai II Blok D5-6 Kuningan Jakarta, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Direksi PT. ASURANSI JASARAHARJA PUTERA, untuk selanjutnya disebut PIHAK KEDUA.

Dengan memperhatikan keputusan Direktur Utama PERUSAHAAN UMUM KERETA API Nomor P.3/2627/SPR/IX/98 tanggal 08-09-1998 yang telah menetapkan dan menunjuk PIHAK KEDUA sebagai Penanggung atas Tanggung Jawab Hukum PERUSAHAAN UMUM KERETA API sebagai tertanggung dalam pengangkutan barang-barang milik Prinsipal, yaitu pemberi perintah kepada tertanggung untuk melakukan pengiriman barang yang diangkut dengan Kereta Api baik menggunakan Peti Kemas (Kontainer), bukan menggunakan Peti Kemas (non-Kontainer) dan Angkutan Bahan Bakar Minyak dalam Ketel/Tangki, dan Kedua Pihak sepakat untuk saling mengikatkan diri satu kepada yang lain, dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut :

Pasal 1

OBJEK PERTANGGUNGAN

Objek pertanggungan sesuai Perjanjian Penutupan asuransi ini adalah Tanggung Jawab Hukum PIHAK PERTAMA terhadap Prinsipal yang barang-barangnya diserahkan kepada PIHAK PERTAMA untuk diangkut Kereta Api Angkutan barang dengan Peti Kemas, Angkutan Barang Bukan dengan Peti Kemas dan Angkutan Bahan Bakar Minyak dalam Ketel/Tangki.

PIHAK - I	PIHAK II
	

Pasal 2

LUAS JAMINAN

PIHAK KEDUA setuju untuk membayar kepada PIHAK PERTAMA berupa sejumlah uang sebagai pengganti atas pembayaran ganti rugi oleh PIHAK PERTAMA kepada Prinsipal karena rusak dan/atau hilang/susutnya volume barang-barang termasuk terbakarnya BBM yang secara hukum menjadi tanggung jawab PIHAK PERTAMA yang terjadi selama dalam pengangkutan, kerusakan dan/atau kehilangan dan kebakaran mana oleh sebab-sebab yang tidak dikecualikan oleh Polis.

Pasal 3

BATAS TANGGUNG JAWAB

- (1) Tanggung Jawab PIHAK KEDUA terbatas mulai saat barang-barang diserahkan oleh Prinsipal kepada PIHAK PERTAMA di Stasiun penerimaan / pemberangkatan untuk diangkut, dan berlanjut selama barang-barang berada dalam pengangkutan serta berakhir pada saat barang-barang diserahkan di tempat penyerahan Stasiun tujuan kepada Prinsipal atau pihak yang ditunjuk mewakilinya.
- (2) Besarnya tanggung jawab PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA adalah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 Perjanjian ini.

Pasal 4

PREMI PERTANGGUNGAN

- (1) Premi Pertanggungan yang harus dibayarkan oleh PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA besarnya sebagai berikut :
 - (a) Angkutan Barang dengan peti kemas..... : Rp 57.509.000,00
 - (b) Angkutan Barang Bukan dengan Peti Kemas..... : Rp 165.009.000,00
 - (c) Angkutan BBM..... : Rp 48.509.000,00

Jumlah : Rp 271.027.000,00
- (2) Besarnya premi pertanggungan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini sudah termasuk biaya Polis Duplikat dan biaya Meterai.

Pasal 5

TANGGUNG JAWAB PENGGANTI

- (1) Tanggung jawab PIHAK KEDUA untuk membayar kepada PIHAK PERTAMA sebagai pengganti pembayaran ganti rugi oleh PIHAK PERTAMA kepada Prinsipal sebagaimana dalam Pasal 2 Perjanjian ini adalah sebagai berikut :

A. Batas Maksimum Tanggung Jawab :

Untuk Angkutan Barang dengan Kereta Api menggunakan Peti Kemas (Kontainer) :

- 1. Untuk barang-barang di dalam Peti Kemas untuk setiap kejadian..... : Rp 200.000.000,00
- 2. Untuk Peti Kemas, untuk setiap kejadian..... : Rp 50.000.000,00
- 3. Jumlah maksimum ganti rugi untuk satu tahun pertanggungan (untuk barang-barang didalam Peti Kemas dan peti Kemasnya sendiri)..... : Rp 1.500.000.000,00

PIHAK-I	PIHAK II
/	/

4. Risiko

4. Risiko Sendiri untuk barang dalam Peti Kemas yang menjadi tanggung jawab PIHAK PERTAMA sendiri untuk setiap kejadian..... : Rp 1.000.000,00

5. Risiko untuk Peti Kemasnya sendiri yang menjadi tanggung jawab PIHAK PERTAMA untuk setiap kejadian..... : Rp 1.000.000,00

B. Batas Maksimum Tanggung Jawab :

Untuk Angkutan Barang dengan Kereta Api Bukan menggunakan Peti Kemas :

1. Untuk angkutan barang dengan Kereta Api bukan menggunakan Peti Kemas (Non Kontainer) untuk setiap kejadian..... : Rp 50.000.000,00

2. Untuk risiko sendiri yang menjadi tanggung jawab PIHAK PERTAMA untuk setiap kejadian..... : Rp 1.000.000,00

3. Jumlah maksimum ganti rugi untuk satu tahun pertanggungan..... : Rp 600.000.000,00

C. Batas Maksimum Tanggung Jawab :

1. Untuk angkutan Bahan Bakar Minyak untuk setiap kejadian..... : Rp 100.000.000,00

2. Untuk risiko sendiri yang menjadi tanggung jawab PIHAK PERTAMA untuk setiap kejadian..... : Rp 1.000.000,00

3. Jumlah maksimum ganti rugi untuk angkutan Bahan Bakar Minyak untuk satu tahun pertanggungan : Rp 1.500.000.000,00

(2) Tanggung jawab PIHAK KEDUA untuk membayar kepada sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini berlaku diseluruh wilayah Angkutan Kereta Api PIHAK PERTAMA.

Pasal 6

JAMINAN PELAKSANAAN

Sesuai dengan ketentuan KEPPRES No. 16 Tahun 1994, maka PIHAK KEDUA wajib menyerahkan Jaminan Pelaksanaan kepada PIHAK PERTAMA sebesar 5 % (lima persen) dari nilai Surat Perjanjian yaitu Rp 13.551.350,00 (Tiga Belas Juta Lima Ratus Lima Puluh Satu Ribu Tiga Ratus Lima Puluh Rupiah).

Pasal 7

CARA PEMBAYARAN

(1) Premi oleh PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 Perjanjian ini harus dilakukan paling lambat 2 (dua) bulan terhitung sejak Perjanjian ini ditandatangani dengan cara mentransfer ke Rekening PIHAK KEDUA pada BANK RAKYAT INDONESIA (BRI) Ujung Berung, Nomor 31.01-30092 dengan penagihan dari PIHAK KEDUA.

(2) Pembayaran ganti rugi setiap kejadian oleh PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 Perjanjian ini untuk setiap kejadian harus dilakukan paling lambat 2 (dua) bulan terhitung sejak diterimanya berkas pengajuan klaim secara lengkap oleh PIHAK KEDUA dari PIHAK PERTAMA.

PIHAK - I	PIHAK II
A	

(3) Untuk

(3) Untuk setiap pembayaran dikirimkan Bukti Penerimaan Pembayaran (Kwitansi) dari pihak yang menerima pembayaran -----

Pasal 8
PENGECCUALIAN

PIHAK KEDUA tidak bertanggung jawab resiko-resiko yang diderita oleh PERTAMA sebagai berikut :

- (1) Kerugian sebagai akibat perang, penyerbuan musuh dari luar, pertempuran (baik diumumkan atau tidak), perang Saudara, pemberontakan, revolusi, huru-hara, perebutan kekuasaan, pengambilalihan, penyitaan dan pengrusakan barang-barang atas perintah yang berwajib.-----
- (2) Akibat langsung ataupun tidak langsung berupa ionisasi, radiasi atau kontaminasi radioaktif, pengaruh getaran bagaimanapun terjadinya.-----
- (3) Kerugian tidak langsung (Consequential Loss/ Gangguan Usaha).-----
- (4) Kerugian dan/atau kerusakan yang disebabkan oleh tindakan yang dilakukan oleh atau dengan bantuan atau dengan perintah/bujukan anggota keluarga/suami/istri/pasangan PIHAK PERTAMA atau PIHAK PERTAMA sendiri atau orang yang bekerja untuk kepentingan PIHAK PERTAMA atau karyawan PIHAK PERTAMA.-----
- (5) Kerugian-kerugian yang timbul karena keterlambatan pengiriman/pengangkutan barang atau tidak diterimanya barang tepat pada waktunya.-----
- (6) Kerugian-kerugian yang disebabkan oleh kesalahan, kelalaian, ketidakhatian dari pemilik barang atau pekerja atau orang yang berada di bawah pengawasannya baik di dalam maupun di luar kegiatan bongkar muat atau penyimpanan, penimbun barang.-----
- (7) Kerugian yang timbul karena tidak memenuhi persyaratan atau packing yang digunakan.-----
- (8) Segala tanggung jawab hukum atas tuntutan ganti rugi dari pihak PIHAK KETIGA yang diterima bertanggung di bawah persetujuan lisan dan tertulis.-----
- (9) Kerusakan atau kehilangan karena karat, kerusakan yang timbul karena proses alami berakibat berkurangnya nilai barang yang dipertanggungjawabkan, ngengat, kutu, kerusakan atau kehilangan isi pada saat diterima oleh PIHAK PERTAMA dalam keadaan rusak atau terbuka, barang tidak sesuai dengan dokumen, isi tidak sesuai dengan yang tercantum dalam dokumen, dan kerugian karena force majeure.-----
- (10) Kerusakan atau kehilangan yang disebabkan karena perubahan suhu udara dan / atau rusak alat pendingin (khusus untuk barang non Peti Kemas dan Peti Kemas).-----
- (11) Kerusakan atau kehilangan yang timbul karena PIHAK PERTAMA mengangkut bahan peledak dan mudah meledak.-----
- (12) Kerugian yang timbul karena pencurian yang dilakukan oleh orang/karyawan PIHAK PERTAMA, atau yang bekerja untuk kepentingan PIHAK PERTAMA.-----
- (13) Kurang/hilang yang baru diketahui pada saat diadakan stock opname.-----
- (14) Kehilangan atas barang-barang dalam peti kemas yang terjadi apabila segel/kunci peti kemasnya sendiri tidak mengalami kerusakan.-----

Pasal 9

PIHAK-I	PIHAK-II
A	

SYARAT-SYARAT PERTANGGUNGAN

- (1) PIHAK PERTAMA wajib membuat tanda terima atas barang yang sudah diserahkan dan menjadi tanggung jawab PIHAK PERTAMA, tanda terima tersebut harus memuat antara lain :-----
 - Tanggal diterimanya barang;-----
 - Nama Pemilik/Pengirim barang;-----
 - Jenis barang yang diangkut;-----
 - Harga barang (satuan dan total);-----
 - Ongkos angkut;-----
 - Stasiun pemberangkatan dan tujuan.-----
- (2) Semua barang yang diterima oleh PIHAK PERTAMA harus dalam keadaan baik dan lengkap.-----
- (3) Apabila ternyata barang yang diterima oleh PIHAK PERTAMA tidak dalam keadaan baik dan lengkap, PIHAK PERTAMA harus membuat catatan tentang keadaan barang tersebut pada tanda terima barang yang diangkut.-----

Pasal 10

KEWAJIBAN DALAM HAL TERJADINYA KLAIM

- (1) PIHAK PERTAMA harus selalu bekerjasama dengan PIHAK KEDUA dalam hal melakukan usaha-usaha pencegahan terjadinya klaim yang lebih besar, menghadiri sidang pengadilan, membantu PIHAK KEDUA dalam penyelesaian klaim dengan memberikan bukti-bukti serta memberikan kesaksian dalam persidangan.
- (2) PIHAK PERTAMA dalam hal ini diwakili oleh Kepala Eksploitasi /Kepala Daerah di tempat kejadian wajib memberitahukan kepada PIHAK KEDUA dalam hal ini Kepala Cabang/Perwakilan PT. ASURANSI JASARAHARJA PUTERA di tempat kejadian segera setelah mengetahui adanya kerugian dengan telex, telepon ataupun telegram.-----
- (3) PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA dalam hal ini berhak untuk melakukan survey atas kerusakan atau kehilangan barang yang dipertanggungjawabkan.-----
- (4) PIHAK PERTAMA bersama-sama PIHAK KEDUA berkewajiban untuk mengambil tindakan-tindakan yang perlu untuk mencegah, menghindarkan atau memperkecil kerugian.-----

Pasal 11

PROSEDUR PENGAJUAN KLAIM

- (1) Dalam hal terjadi klaim yang berhubungan dengan Polis ini, maka PIHAK PERTAMA harus segera memberitahukan kepada PIHAK KEDUA setelah terjadinya suatu peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian yang terjamin oleh Polis ini, atau setelah PIHAK PERTAMA atau Wakilnya yang mengawasi, mengetahui atau seharusnya telah mengetahui hal demikian dapat menimbulkan kerugian.---
- (2) Dalam hal mengajukan klaim PIHAK PERTAMA harus menyertakan dokumen-dokumen sebagai berikut :-----
 - 2.1. Asli surat tuntutan dari Pihak Prinsipal;-----
 - 2.2. Copy Berita Acara/Laporan tentang kehilangan atau kerusakan yang dibuat oleh Pejabat yang berwenang;-----
 - 2.3. Asli tanda terima sebagai Bukti Penyerahan Barang dari Prinsipal (Surat Angkutan);-----
 - 2.4. Dokumen-dokumen lain yang dapat dijadikan Bukti untuk memperkuat tuntutan ganti rugi yang diajukan.-----
 - 2.5. Survey Report.-----

PIHAK I	PIHAK II
	

Pasal 12

SANKSI

- (1) Keterlambatan/penundaan pembayaran Premi oleh PIHAK PERTAMA atas batas waktu yang ditentukan dalam Pasal 7 ayat (2) akan berakibat hilangnya hak PIHAK PERTAMA untuk menuntut penggantian kerugian. Penundaan tersebut akan berakhir dan pertanggungungan akan berlaku 24 jam sesudah keterlambatan premi diterima oleh PIHAK KEDUA.
- (2) Bilamana keterlambatan pembayaran Premi oleh PIHAK PERTAMA diakibatkan karena keterlambatan penagihan Premi oleh PIHAK KEDUA, maka ketentuan dalam ayat (1) Pasal 12 tidak berlaku.
- (3) Apabila PIHAK KEDUA tidak membayar tanggung jawab pengganti kepada PIHAK PERTAMA sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2), maka kepada PIHAK KEDUA dikenakan denda 1 o/oo (satu permil) setiap harinya dari besarnya ganti rugi yang diajukan PIHAK PERTAMA.

Pasal 13

PEMALSUAN KLAIM

Apabila PIHAK PERTAMA mengajukan klaim dan klaim tersebut ternyata palsu atau terdapat unsur/hal yang disembunyikan, maka klaim tersebut menjadi Batal, dan kewajiban mengganti kerugian dari PIHAK KEDUA menjadi Gugur dengan sendirinya.

Pasal 14

POLIS LAIN

- (1) Ketentuan lebih lanjut dari Perjanjian ini akan dituangkan dalam bentuk Polis yang dikeluarkan oleh PIHAK KEDUA paling lambat 1 (satu) bulan terhitung sejak Perjanjian ini ditandatangani.
- (2) Polis sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini baru dikeluarkan oleh PIHAK KEDUA setelah Polis disetujui oleh PIHAK PERTAMA.

Pasal 15

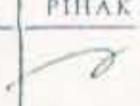
ASURANSI LAIN

Perjanjian Kerjasama Penutupan Asuransi ini tidak menjamin segala macam bentuk kerugian yang pada waktu terjadinya kerugian telah dipertanggungungkan atau ditutup oleh Polis lain, kecuali dalam hal ini terdapat kelebihan jumlah ganti rugi yang telah ditutup oleh Polis yang bersangkutan.

Pasal 16

SUBROGASI ATAU PEMINDAHAN HAK PENUNTUTAN

Pada saat pembayaran ganti rugi yang telah dilakukan oleh PIHAK KEDUA, maka hak penuntutan PIHAK PERTAMA akan berpindah kepada PIHAK KEDUA secara otomatis maksimum sebesar ganti rugi yang telah dibayarkan oleh PIHAK KEDUA kepada PIHAK PERTAMA.

PIHAK - I	PIHAK II
	

Pasal 17

PEMBATALAN PERJANJIAN

Perjanjian ini dapat dibatalkan secara Sepihak baik oleh PIHAK PERTAMA maupun PIHAK KEDUA dengan cara pemberitahuan tertulis, 30 (tiga puluh) hari sebelum berlakunya tanggal pembatalan, dengan ketentuan :-----

- (1) Apabila pembatalan dimintakan oleh PIHAK PERTAMA, maka PIHAK PERTAMA tidak berhak menerima pengembalian Premi sisanya.-----
- (2) Apabila pembatalan dimintakan oleh PIHAK KEDUA, maka PIHAK KEDUA harus mengembalikan sisa Premi untuk jangka waktu yang belum dijalani secara Prorata bulanan.-----
- (3) PIHAK KEDUA masih tetap bertanggung jawab atas tuntutan ganti rugi yang menjadi tanggung jawab dari PIHAK PERTAMA yang terjadi selama jangka waktu berlakunya Polis.-----

Pasal 18

PENYELESAIAN PERSELISIHAN

- (1) Apabila timbul perselisihan karena adanya perbedaan penafsiran Perjanjian ini, maka Kedua Pihak akan menyelesaikan perselisihan tersebut dengan cara musyawarah dan mufakat.-----
- (2) Apabila penyelesaian sebagaimana tersebut dalam ayat (1) Pasal ini tidak dapat dicapai kata sepakat, maka penyelesaiannya akan diserahkan melalui Lembaga Arbitrase.-----

Pasal 19

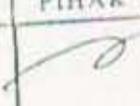
JANGKA WAKTU PERJANJIAN

- (1) Pertanggung/Polis sebagaimana dimaksud dalam Perjanjian ini berlaku untuk masa 1 (satu) tahun terhitung sejak dikeluarkan.-----
- (2) Perjanjian ini berlaku mulai tanggal 8 September 1998 pukul 00.01 dan berakhir tanggal 07 September 1999 jam 24.00 bersamaan dengan berakhirnya jangka waktu pertanggung/Polis sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini.-----

Pasal 20

HAL - HAL LAIN

- (1) Hal-hal lain yang belum cukup diatur dalam Perjanjian ini, akan mengacu pada ketentuan Polis dan perubahan-perubahan yang diperlukan akan ditetapkan dalam suatu Perjanjian Tambahan atau Addendum antara PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA dan merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dari Perjanjian ini.-----
- (2) Polis No. 03.00.31.98.00009/08.004, No. 03.00.31.98.00010/08.0005 dan No. 03.00.31.98.00011/08.0006 tanggal 20 Agustus 1998 merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Surat Perjanjian Kerjasama ini.-----
- (3) Untuk memudahkannya pelaksanaan Perjanjian ini, serta agar terdapat kesamaan pengertian Perjanjian ini bagi aparat pelaksana Kedua Pihak di daerah, maka PIHAK PERTAMA dan PIHAK KEDUA sepakat akan membuat Patunjuk Pelaksanaan (Juklak) Perjanjian ini.-----

PIHAK - I	PIHAK II
	

Pasal 21

P E N U T U P

Perjanjian ini dibuat dalam rangkap 2 (dua), ditandatangani Kedua Pihak di atas meterai secukupnya yang masing-masing mempunyai kekuatan hukum yang sama.-----

Ditandatangani di Rawlung pada tanggal 08 September 1998

PIHAK KEDUA,
PT. ASURANSI JASARAHARJA
PITERA
DIREKTUR OPERASI



AA. NGR. ADNYANA DIPTA, SH.MM.

PIHAK PERTAMA,
a.n. DIREKSI PERUSAHAAN UMUM
KERETA API
DIREKTUR OPERASI



BADAR ZAENIE
NIPP. 14277



UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 13 TAHUN 1992
TENTANG
PERKERETAAPIAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

Menimbang : a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkokoh ketahanan nasional, dan memperlancar hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945,

b. bahwa perkembangan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam transportasi nasional, mempunyai karakteristik pengangkutan secara masal dan kemampuan terencana, 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 perkembangan 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 PERAKHLAN 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 dirangkai dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sudah bergerak di jalan rel;
3. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terikat 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 jalurnya;
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, kepentingan umum, ketertarikan, dan percaya pada diri sendiri.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pedoman, 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 undang-undang yang berlaku.

- (2) Badan usaha lain selain badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat ikutsertakan dalam kegiatan perkeretaapian atas dasar kesetaraan dengan badan penyelenggara.
- (3) Bentuk dan syarat-syarat kerja sama sebagaimana dimaksud dalam ayat ini 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) Penyelidikan dan perawatan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilimpahkan kepada badan penyelenggara.
- (3) Penguasaan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh badan penyelenggara.

Pasal 9

- (1) Badan penyelenggara menyediakan dan merawat sarana kereta api.
- (2) Penyelidikan 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) Penguasaan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dilakukan oleh badan penyelenggara.

Pasal 10

- (1) Prasarana dan sarana kereta api yang dipertanyakan wajib mempunyai keadaan dalam dan memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Untuk memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), setiap badan setiap prasarana dan sarana kereta api dilakukan pemeriksaan dan

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

Paragraf 11

Pemerintah mengembangkan rancangan bangunan dan relayasa perkeretaapian.

Paragraf 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.

Paragraf 13

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

Paragraf 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.

Paragraf 15

- 1) Perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan dilalui dengan prinsip tidak sebidang.

- 2) Pengesualian 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 pengesualianya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 16

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

Paragraf 17

- (1) Penggunaan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, perpotongan atau penyilangan dengan jalur kereta api, dilaksanakan dengan cara yang tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

- (2) Ketentuan mengenai pelaksanaan pembaurgunaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 18

Badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam pasal 5 ayat (1), bertanggung jawab :

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

Paragraf 19

- (1) Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melintasi jalan dan umumnya 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.

Paragraf 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.

BAB VI JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN KERETA API

Paragraf 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.

Paragraf 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.

Paragraf 23

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

Paragraf 24

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

BAB VII ANGKUTAN

Paragraf 25

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

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

Paragraf 26

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

Paragraf 27

Jika terjadi pembatalan pembungkahan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, badan penyelenggara wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang darat/air pengirim barang.

Paragraf 28

- (1) Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa layanan 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 pengas, atau pihak lain yang dipercayakan oleh badan penyelenggara.
 - b. besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutupi oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

Paragraf 29

Badan penyelenggara diberi wewenang untuk:

- a. melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan bagi penumpang darat/air 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 29, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang ditetapkan.

Pasal 32

- (1) Pengirim dan/atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dan 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 dilakukan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 34

Batikan penyelenggaraan wajib mengaursasikan 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 terangnya;
 - c. Melakukan penggelembahan, penyelidikan 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 berhubungan 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 menbangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta memperluas bangunan 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

mem bayar ganti rugi kepada badan penyelenggara serta wajib membongkar dan dapat menghilangkan gangguan dimaksud.

Pasal 38

Barang siapa karena pertobatannya mengakibatkan rusaknya pintu perlintasan kereta api atau tanpa hak membuka pintu perlintasan kereta api pada waktu kereta api akan datang 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

Barang siapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjadinya geseran pada 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. 000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

Pasal 40

Barang siapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusaknya, mengurangi la atau tidak dapat berfungsinya atau tidak dapat berfungsi secara sempurna pada dan/atau prosarata 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 mati-nya 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-akibatnya.
- (2) Penelitian kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan oleh Panitia yang pembentukannya, susunannya 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 yang lain.

**BAB XII
KETENTUAN PENUTUP**

Pasal 45

Pada satu mulai berlakunya Undang-undang ini, maka :

- 1. Algemeene Regelen betreffende den Aanleg en de Exploitatie van Spoor en Tramwegen, besigemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandisch Indië (Koninklijke Besluit, Staatsblad 1926 Nomor 26 jo. Staatsblad Nomor 295)
- 2. Algemeene Bepalingen betreffende de Spoor en Tramwegen, (Ordonnantie Staatsblad 1927 Nomor 258);
- 3. Bepalingen betreffende den Aanleg en het Bedrijf der Spoorwegen (Ordonnantie, Si tsblad 1927 Nomor 259);
- 4. Bepalingen voor de stadstramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 260)
- 5. Bepalingen Landelijke Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 361);
- 6. Bepalingen betreffende het Verkeer over Spoorwegen (Ordonnantie Staatsblad 1927 Nomor 262);

Nomor 5933,

diratakan tidak bertakur.

Passal 16

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

MENTERUSEKRETARIS

NEGARA

REPUBLIK INDONESIA

td

MOERDIONO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

TAHLUN 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

td

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

Edi Sunario, SH

Nip. 120133406

