

LAPORAN PENELITIAN
DANA SPP/DPP UMAM 1995/1996
KONTRAK No. 39/LP-UA/SPP/DPP/-04/1995

TANGGUNG JAWAB PERUMKA SUMATERA BARAT
DALAM PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN

Oleh:
ZEFRIZAL NURDIN, SH
FAKULTAS HUKUM



DEPARTEMEN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG 1995

TANGGUNG JAWAB PERUMKA SUMATERA BARAT
DALAM PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN

(Peneliti: Efrizal Nurdin, SH. Fakultas Hukum,
Jumlah halaman : 29)

ABSTRAK

Untuk Pemenuhan kebutuhan manusia diperlukan pengangkutan diantaranya dengan kereta api. Sejak zaman Belanda telah dilakukan pengangkutan dengan kereta api di Sumbar yang bertahan sampai kini terutama ditujukan untuk pengangkutan barang. Seiring dengan kemajuan perkereta apian di Indonesia dikeluarkan gula ketentuan ketetapan tentang perkereta apian antara lain Undang^undang No. 13 Tahun 1992. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab Perumka Sumatera Barat dalam penyelenggaraan pengangkutan barang dan orang sejak adanya peraturan perundang undangan yang baru, serta hal hal yang dapat membebaskan Perumka dari tanggung jawabnya, Hubungannya dengan asuransi dan sebagainya.

Tehnik sampling yang digunakan adalah Non Probability sampling yang berbentuk purposive sampling. Pengumpulan dengan wawancara dan studi dokumen. Analisa data melalui pendekatan kualitatif dengan tehnik analisa data Komperatif. Selanjutnya diharapkan terdapat gambaran obyektif dari hasil penelitian.

Dalam pengangkutan barang, Pihak perumka bertanggung jawab atas segala kerugian nyata yang timbul bila telah melampaui batas toleransi yang telah disepakati dan tidak pula disebabkan oleh overmachat maupun kesalahan pengirim. Tanggung jawab yang dapat dimintakan asuransinya kepada Jasa Indonesia hanyalah dalam batas kerugian antara Rp 25 juta sampai Rp 250 juta. Sedangkan dalam pengangkutan orang, Perumka tidak memberikan santunan apapun, kecuali uang santunan dari Jasa Raharja. Terhadap pihak ketiga lain, yang dirugikan pada prinsipnya diganti sesuai kerugian nyata yang diderita.

7. PENDAHULUAN

Sekalipun makhluk manusia diciptakan sang Khalik Allah sebaik baik bentuk, namun tidaklah berarti setiap pribadi manusia langsung dapat memenuhi kebutuhannya yang beragam secara semaksimal, tanpa memutuskan sesuatu orang lain. Tak dapat dibangkal lagi bahwa untuk kelangsungan hidupnya antara pergerakan yang satu dengan pergerakan yang lain harus mengadakan hubungan.

Aristoteles (filosof berkebangsaan Yunani) berpendapat bahwa manusia sebagai makhluk pada dasarnya selalu ingin bergerak dan berkumpul bersama manusia lainnya, maka manusia disebut makhluk sosial¹⁾.

Manusia hidup berkelompok. Baik kelompok itu besar maupun kecil. Tiap kelompok memiliki wilayah tertentu yang jarak antara satu anggota lainnya kadang berdekatan, dan mungkin pula berjauhan.

Untuk dapat berkomunikasi dan saling berkolaborasi, manusia memerlukan berbagai sarana penunjang, antara lain alat angkut atau transportasi yang berfungsi untuk memindahkan barang/orang dari suatu tempat ke tempat lain, serta meningkatkan daya guna dan nilai barang yang diangkut.

Sejak semula kala manusia telah mengenal alat angkut, yang pada masa itu amat sederhana. Dewasa ini alat angkut tersebut berkembang pesat seiring dengan kemajuan teknologi. Kereta api misalnya, adalah alat angkut yang dewasa ini dapat memuat dan membawa barang/orang dalam jumlah yang banyak dengan kecepatan yang jauh lebih cepat di dibanding perkereta api pada zaman dahulu. Tidak heran bila banyak orang kini menggunakan lebih memilih alat angkut jenis ini. Di samping tarifnya yang rendah, resiko kecelakaannya tergolong lebih kecil.

¹⁾ CST-Kansil, Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia, halaman 27

II. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sekilas Tentang Perumka Sumatera Barat.

Keberadaan perkeretaapian di Sumatera Barat adalah sebagai akibat ditemukannya batu bara oleh Pemerintah jajahan kolonial Belanda di Ombilin Sawahlunto.

Dahulunya sebagian besar industri atau mesin mesin memakai bahan bakar batu bara. Untuk mengangkut hasil batu bara tersebut sekitar tahun 1873 Pemerintah Hindia Belanda mengutus insinyur Cluiseaner yang dibantu oleh beberapa orang insinyur lainnya yakni Verwey, J.W Ijzerman, Saj Snetekage, ANJ. Van Hees dan juga disertai oleh delapan orang opsir Belanda lainnya untuk meneliti kemungkinan pembuatan jalan kereta api di Sumatera Barat.

Pada bulan Juli 1891, telah diselesaikan pembangunan jalan kereta api dari Pulau air ke Padang panjang dan kemudian terus dilanjutkan sampai ke Bukittinggi. Jalur rel menuju Bukittinggi dapat diselesaikan pada bulan November 1891 dengan panjang keseluruhan 90 Km. Pembangunan rel kereta api dari Padang panjang ke Muara Kalahan sepanjang 56 Km dapat diselesaikan pula pada bulan Oktober 1892. Tahun 1894 selesai pula jalur antara Muara Kalahan ke Sawahlunto serta jalur Bukittinggi menuju Payakumbuh pada tahun 1896. Dengan demikian dalam jangka waktu 22 tahun dapat diselesaikan pembangunan jalan kereta api sepanjang 230 Km.

Pemerintah Kolonial Belanda tak berhenti sampai disitu. Pembangunan rel kereta api tetap dilanjutkan, sehingga lintas dari Lubuk Alung ke Pariaman dapat diselesaikan tahun 1903. Selanjutnya dari Pariaman ke Naras selesai pada bulan Januari 1911 dan jalur Payakumbuh Limbanang selesai tahun 1921.

12. KEMENTERIAN PERUMKA

a. Kesimpulan:

1. Perumka Sumatera Barat melakukan pengangkutan :
 - a. barang, berupa: batubara, semen dan minyak kelapa sawit.
 - b. penumpang, berupa pengangkutan wisata dalam rute dan waktu yang terbatas.
2. Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang digunakan dokumen : surat angkutan asli, surat pengantar dan dwilipat. Sedangkan dalam pengangkutan penumpang dikeluarkan tiket.
3. Perjanjian pengangkutan barang antara pihak pengirim (PT. Tambang Batubara Bukit Asam, PT. Semen Padang, dan PT. Perkebunan VI) dengan Perumka Sumatera Barat dibuat secara tertulis yang diperbaharui setiap 5 tahun. Perjanjian mana memuat antara lain:
 - a. Identitas kedua belah pihak.
 - b. Objek perjanjian.
 - c. Pelaksanaan.
 - d. Biaya angkutan
 - e. Pemuatan/penimbangan/pembongkaran.
 - f. Sanksi dan ganti rugi.
 - g. Perselisihan.
 - h. Ketentuan memaksa
 - i. Perbaikan dan lain lain.
4. Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang tanggung jawab perumka untuk memberi ganti kerugian timbul bila:
 - a. Terjadi kehilangan seluruh/sebagian barang kiriman.
 - b. Kerusakan seluruh/sebagian barang atau terjadi kesusutan.
 - c. Keterlambatan penyerahan.

5. Jumlah ganti kerugian yang dibayarkan Pihak Perumka berdasarkan jumlah kerugian nyata yang diderita pengirim, dan melampaui batas toleransi yang disepakati. Untuk pengangkutan batubara, semen curah terdapat toleransi maksimal 2,5% dari jumlah angkutan, sedangkan untuk pengangkutan minyak kelapa sawit batas toleransi hanyalah 0,50 kebawah.
6. Disamping tanggung jawab utama memberikan ganti kerugian, Pihak Perumka juga bertanggung jawab :
 - a. Terhadap segala kerugian yang timbul sebagai akibat kelalaian Perumka dalam menjalankan kewajiban lainnya yang ia telah sepakati dengan pengirim.
 - b. Terhadap biaya penerusan dan kekurangan mustar.
 - c. Terhadap pajak pajak yang timbul, khususnya dalam pengangkutan minyak kelapa sawit.
 - d. Terhadap pembongkaran/penurunan barang diluar tujuan yang disepakati.
 - e. Terhadap biaya pengangkutan minyak kelapa sawit menjelang stasiun pemuatan.
7. Hal hal yang dapat membebaskan Perumka dari tanggung jawabnya adalah :
 - a. Kerugian yang timbul masih dalam batas toleransi.
 - b. Terdapat kelalaian/kesalahan pihak pengirim.
 - c. Kerugian timbul akibat keadaan memaksa
8. Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang, pihak Perumka mengasuransikan tanggung jawabnya kepada PT. Asuransi Jasa Indonesia dengan limit kerugian yang ditanggung dari nilai Rp 25 juta sampai Rp 250 juta se tiap kali angkutan/ setiap kasus.
9. Dalam hal penyelenggaraan pengangkutan orang yang dilakukan sekali seminggu, bila terjadi kerugian penumpang (mati, cacat dan luka) pihak Perumka tidak memberi santunan apapun, kecuali uang santunan yang diberikan Asuransi Jasa Raharja.
10. Kehilangan barang tanger jika disebabkan oleh Pihak Perumka, dapat diminta ganti kerugian berdasar kerugian nyata yang diderita.

ii. Terhadap pihak ketiga lain yang menimbulkan kerugian sebagai akibat penyelenggaraan pengangkutan oleh Perumka, jika terjadi kerugian sebagaimana di atas dilakukan pemberian ganti rugi sesuai dengan kesalahan perumka. Terhadap kerugian jiwa penumpang perumka hanya membantu untuk mendisahkan yang dituntutkan Jasa Raharja, berupa pengeluaran sesuai syarat yang diperlukan.

3. SARAN SARAN:

1. Hendaknya dalam perjanjian pengangkutan barang, terutama batubara dan semen ditagihkan didalam perjanjian parapihak apakah longgernya barang jalan kereta digolongkan kedalam keadilan atau tidak. Sebab hal demikian dapat terjadi sebagai akibat kurangnya pengawasan/perawatan jalan oleh pihak Perumka.
2. Pihak Perumka sebaiknya mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap penumpang diluar asuransi wajib yang ditutup oleh pihak penumpang pada asuransi Jasa Raharja.
3. Petugas Perumka (khususnya penutup pintu kereta, petugas pengawas/perawat jalan/rel) hendaknya benar benar mempunyai disiplin dan ketum yang tinggi dalam bertugas, sehingga lebih membantu dalam mengurangi tingkat kelalaian Perumka dalam penutupan ganti kerugian.

DAFTAR PUSTAKA

1. Abdul Kadir Muhammad, : Hukum Perikatan, Penerbit Alumni, Bandung.
2. Anas ,: Diktat kuliah Hukum Angkutan, Fak. Hukum Unand, 1985.
3. Ahmad Ihsan, : Hukum Dagang Lembaga Pemberikatan Surat Surat Berharga, Aturan-aturan Angkutan, Pradnya paramita, Jakarta, 1986.
4. Bambang waluyo, : Penelitian Hukum Dalam Praktek, Sinar Grafika, Jakarta, 1991.
5. Burma Burhan, : Diktat Hukum Perjanjian, Fak. Hukum Unand, 1988.
6. Djoko Prakoso, : Dasar Hukum Persetujuan tertentu di Indonesia, Bina Aksara, Jakarta, 1987.
7. Hansil, CST, : Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta.
8. Maria Soe mardjono, : Pedoman pembuatan usulan penelitian, Fak Hukum UGM, Yogyakarta, 1989.
9. Mah. Kasir, : Metode Penelitian, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1985.
10. Purwosutjipta, : Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Angkutan, Jambatan, Jakarta 1987.