

BAB 3
PERJANJIAN KERJASAMA PERKERETAAPIAN
ANTARA
PT KERETA API (PERSERO) (PT KA)
DAN
PT KAI COMMUTER JABODETABEK (PT KCJ)

3.1. Latar Belakang Perjanjian

Walaupun Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (UUKA) telah diundangkan sejak tahun 2007 namun sampai dengan saat dirancangnya tesis ini, masih banyak peraturan pelaksanaan yang terkait dengan UUKA yang belum diselaraskan dengan ‘jiwa’ UUKA itu sendiri. Peraturan pelaksanaan dari UUKA yang baru diterbitkan oleh Pemerintah sampai tahun 2009 baru ada 2 (dua) Peraturan Pemerintah yaitu Peraturan Pemerintah No. 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah No. 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

Ketentuan-ketentuan lainnya masih menganut ‘jiwa monopoli’ dari Undang-Undang Perkeretaapian sebelumnya. Hal ini menjadi salah satu dasar atau alasan mengapa pelaksanaan pemisahan divisi usaha Jabotabek kepada PT KCJ belum dapat dilaksanakan secara penuh sesuai dengan amanat Instruksi Presiden No. 5 tahun 2008. Belum lagi jika kita meninjau praktek operasi di lapangan, khusus di wilayah Jabodetabek yang menjadi daerah operasi PT KCJ, terdapat tumpang tindih jalur kereta api yang sama dipergunakan juga oleh kereta api jarak jauh dan hal-hal lain menyangkut ketersediaan SDM baik dari sisi kualitas maupun kuantitasnya yang dapat menunjang operasi kereta termasuk kesejahteraannya.

Salah satu komponen penting mengapa operasional KRL ini tidak dapat dengan mudah dipisahkan dari PT KA adalah adanya kewajiban pelayanan publik atau dikenal dengan *Public Service Obligation* (PSO) yang dibebankan pemerintah kepada PT KA untuk menyediakan jasa angkutan murah untuk penumpang kelas ekonomi.

Garis besar kerangka peraturan berkaitan dengan PSO berkaitan dengan *Infrastructure Maintenance and Operation* (“IMO”) dan *Track Access Charges* (“TAC”) yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Ketentuan atas PSO, IMO dan TAC diatur dalam Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional No. KM.19 Tahun 1999, No. 83/KMK.03/1999 dan No. KEP.024/k/03/1999 tertanggal 4 Maret 1999 tentang Pembiayaan atas Pelayanan Umum. Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi, Pembiayaan atas Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api, serta Biaya atas Penggunaan Prasarana Kereta Api (“Keputusan Bersama No. 19”).
2. Keputusan Bersama No. 19 diimplementasikan lebih lanjut dengan Keputusan Bersama Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Jenderal Anggaran, dan Deputi Kepala Bappenas Bidang Prasarana No. SK.95/HK.101/DRJD/1999, No. KEP-37/A/1999 dan No. 3998/D.VI/06/1999 tentang Kriteria, Tolok Ukur dan Mekanisme Pembiayaan atas Pelayanan Umum Angkutan Kereta Api Penumpang Kelas Ekonomi, Pembiayaan atas Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Kereta Api, serta Biaya atas Penggunaan Prasarana Kereta Api (“Keputusan Bersama No. 95”).

PSO

- a. Berdasarkan Keputusan Bersama No. 95, pembiayaan atas PSO merupakan kompensasi Pemerintah kepada penumpang kereta api kelas ekonomi, yang dihitung berdasarkan selisih antara biaya yang dikeluarkan untuk operasi angkutan kereta api dan biaya angkutan kereta api penumpang yang tarifnya ditetapkan oleh Pemerintah.
- b. Keputusan Bersama No. 95 mengatur pula mengenai formula perhitungan pembiayaan PSO.

IMO

- a. Pembiayaan IMO berarti biaya yang harus ditanggung oleh Pemerintah atas perawatan¹ dan pengoperasian² prasarana kereta api yang dimiliki Pemerintah.
- b. Formula penghitungan pembiayaan atas IMO diatur dalam lampiran dari Keputusan Bersama No. 95.

TAC

- a. Biaya TAC adalah biaya yang harus dibayarkan oleh Badan Penyelenggara (dalam hal ini PT KA) kepada Pemerintah atas penggunaan prasarana kereta api³ yang dimiliki oleh Pemerintah.
- b. Formula perhitungan pembiayaan atas penggunaan prasarana kereta api tercantum dalam Lampiran dari Keputusan Bersama No. 95.

Mengingat adanya kendala peraturan seperti tersebut di atas berakibat pada penugasan pelaksanaan PSO KRL masih diberikan kepada PT KA, PT KCJ untuk sementara belum dapat melaksanakan penyelenggaraan sarana perkeretaapian di wilayah Jabodetabek, terutama untuk kelas ekonomi. Meskipun demikian, dalam prakteknya selama tahun 2009, PT KCJ telah banyak terlibat dalam mendukung upaya-upaya peningkatan kinerja operasi KRL Jabodetabek, yang diwujudkan dengan penetapan target-target pelayanan dan pendapatan KRL Jabodetabek, sekaligus menyusun strategi untuk mencapai target tersebut. Di sisi kerjasama dengan PT KA, maka dibentuk masa transisi pengoperasian KRL dengan disepakatinya pengikatan kerjasama antara PT KA dengan PT KCJ sambil terus dilakukan upaya-upaya untuk menuju maksud dan tujuan pemisahan usaha sesuai dengan amanat Inpres No. 5 tahun 2008.

¹ Kegiatan perawatan prasarana kereta api meliputi perawatan: Jalan kereta api (termasuk perbaikan rel, perbaikan, bantalan, penambahan ballast, Jembatan, Wesel, Persinyalan dan telekomunikasi, Instalasi listrik aliran atas, Terowongan, dan Stasiun).

² Kegiatan pengoperasian prasarana kereta api meliputi kegiatan: Pengaturan dan pengendalian perjalanan kereta api, Pengoperasian persinyalan, telekomunikasi dan listrik aliran atas, Pengoperasian wesel, Pemeriksaan dan penjagaan jalan rel, jembatan dan terowongan.

³ Biaya penggunaan prasarana kereta api dihitung berdasarkan beban penggunaan prasarana yang berdampak pada biaya perawatan, biaya pengoperasian dan penyusutan prasarana.

3.2. Perjanjian Kerjasama Operasi

Perjanjian Kerjasama yang menjadi fokus pembahasan dalam tesis ini adalah perjanjian kerjasama operasi yang ditandatangani tanggal 1 April 2009 (Perjanjian) dan kemudian di *addendum*⁴ pada tanggal 31 Juli 2009 (Addendum⁵) antara PT KA sebagai penyelenggara operasi sarana⁶ dan prasarana⁷ perkeretaapian di seluruh wilayah Indonesia dengan PT KCJ sebagai perusahaan yang akan melanjutkan penyelenggaraan pelayanan jasa kereta api yang selama ini dilaksanakan PT KA khusus untuk wilayah Jakarta, Bogor, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek) seperti tertera dalam tujuan pembentukan perusahaan PT KCJ, yaitu⁸:

- a. Memberikan peningkatan pelayanan lebih baik kepada masyarakat khususnya pengguna jasa kereta api di wilayah Jabodetabek
- b. Memberi nilai tambah bagi PT. Kereta Api (Persero) baik secara finansial maupun citra perusahaan.

Bagian-bagian dari Perjanjian ini adalah sebagai berikut:

1. Judul dan Para Pihak dalam Perjanjian;
2. Pertimbangan atau Latar Belakang;
3. Istilah dan Pengertian;
4. Maksud dan Tujuan;

⁴ Definisi (*contract addendum*) terdapat pada Business Dictionary Online di <http://www.businessdictionary.com/definition/contract-addendum.html> yaitu, *Document(s) that describes additions, alterations, or removal, of the scope (or the terms) of a contract, mutually agreed upon by the parties to the contract* (Dokumen yang menyatakan penambahan, perubahan atau pencabutan lingkup (klausula) dari kontrak yang disepakati oleh para pihak dalam suatu perjanjian).

⁵ Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary with Pronunciations*, 6th ed., (St. Paul: West Publishing and Co., 1990). hal.37; *addendum* digambarkan sebagai *A thing that is added ot to be added; a list or section consisting of added material* (Sesuatu yang ditambahkan atau akan ditambahkan; daftar atau bagian yang merupakan materi penambahan).

⁶ Republik Indonesia, *Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian*, Lembaran Negara No. 65 tahun 2007, Tambahan Lembaran Negara No. 4722 (untuk selanjutnya disebut sebagai UUKA); Pasal 1 ayat (2) mendefinisikan sarana merupakan kereta api dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

⁷ *Ibid.*, Pasal 1 ayat (3); Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan. Namun dalam Perjanjian dan Addendum memisahkan pengertian stasiun dari definisi prasarana, hal ini berkaitan dengan kebutuhan pengaturan yang lebih spesifik atas kerjasama perusahaan dan pengelolaan stasiun-stasiun di wilayah Jabodetabek.

⁸ Republik Indonesia, *Surat Menteri Negara BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008 tentang Persetujuan Pendirian Anak Perusahaan*

5. Ruang Lingkup Perjanjian, yang terdiri dari pengaturan kerjasama dalam:
 - a) Sarana KRL;
 - b) Prasarana;
 - c) Stasiun;
 - d) Pengusahaan Stasiun dengan Pihak Ketiga;
 - e) Sumber Daya Manusia;
6. Pembagian Pendapatan, yang terdiri dari:
 - a) Hak dan Kewajiban Para Pihak;
 - b) Pembagian Pendapatan;
 - c) Tata Cara Pembayaran;
 - d) Masa Berlaku;
 - e) Pajak dan Biaya Lainnya;
 - f) Force Majeur/Keadaan Kahar;
 - g) Perselisihan;
 - h) Kerahasiaan;
7. Penutup, yang terdiri dari:
 - a) Pemberitahuan;
 - b) Pengawasan;
 - c) Lain-lain.

Bagian-bagian dari Perjanjian tersebut akan dijelaskan di bawah ini:

1. Judul dan Para Pihak dalam Perjanjian.

Judul Perjanjian sebagai salah satu cara untuk dapat secara sekilas menentukan jenis perjanjian apa yang diikat di antara para pihak yang menandatangani perjanjian tersebut termasuk dapat menentukan ketentuan hukum apa yang mengikat⁹. Khusus dalam tesis ini judul perjanjian adalah Perjanjian Kerjasama Operasi Sarana dan Prasarana Kereta Rel Listrik. Walaupun ketika ditelaah lebih lanjut dalam Perjanjian dan Addendum ini tidak ada sifat *joint operation* yang menjadi ciri khas Perjanjian Kerjasama Operasi (KSO).

⁹ Hasanuddin Rahman, *Seri Keterampilan Merancang Kontrak Bisnis Contract Drafting*, (Bandung: PT Citra Aditya Bhakti, 2003), hal 94.

2. Pertimbangan dan Latar Belakang.

Pertimbangan dan Latar Belakang disebut juga sebagai *recital* yang merupakan penjelasan, latar belakang atau alasan (*consideration*) atas sesuatu keadaan dalam suatu perjanjian/kontrak untuk menjelaskan terjadinya perikatan¹⁰. Dalam bagian ini dapat pula menerangkan dasar-dasar hukum sehingga terjadinya suatu perjanjian. Perjanjian disini mempunyai dasar pertimbangan sebagai berikut:

- a) Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Pasal 5 ayat (1), Pasal 17 ayat (1)b, dan Pasal 25; Pasal 5 ayat (1)a , Pasal 17 ayat (1)a, Pasal 25; Pasal 35 ayat (1); Pasal 50 ayat (4); Pasal 59; Pasal 87; Pasal 88; Pasal 121; Pasal 154 dan Pasal 166.
- b) Keputusan Menteri Keuangan Nomor 740/KMK.00/89 tanggal 28 Juni 1989 .
- c) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 51 Tahun 2009 Tentang Pemberian Izin Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum Kepada PT.KAI Commuter Jabodetabek;
- d) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.53 Tahun 2009 Tentang Pemberian Izin Operasi Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum Kepada PT.KAI Commuter Jabodetabek.
- e) Keputusan Direksi Perumka Nomor KA/UP/21458/91 tanggal 5 Agustus 1991 tentang Pedoman Pokok Kerjasama Usaha.

Berdasarkan hal-hal tersebut di atas dapat diketahui bahwa Perjanjian ini ditandatangani dalam kerangka pelaksanaan Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (UUKA) yang telah membuka peran badan usaha lainnya, selain PT KA, untuk ikut menyelenggarakan pelayanan jasa kereta api¹¹.

¹⁰ *Ibid.* hal 100.

¹¹ UUKA, *Op. Cit.*, Pasal 23 menyatakan (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendirisendiri maupun melalui kerja sama. (2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Disamping diharapkan Perjanjian akan dilaksanakan dengan mengedepankan asas Kebebasan Berkontrak¹² dan Persamaan Hak¹³.

3. Istilah dan Pengertian;

Bagian dari perjanjian ini mempunyai manfaat yang menggambarkan ketentuan umum bagi para pihak. Di dalamnya terdapat kesepakatan mengenai definisi ataupun batasan pengertian terhadap istilah yang penting yang dipergunakan dalam perjanjian sehingga diharapkan akan mengurangi potensi konflik akibat adanya interpretasi yang berbeda atas istilah yang dipergunakan¹⁴.

Istilah-istilah atau Pengertian yang dipergunakan dalam Perjanjian dan Addendum diantaranya:

- a. *Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api;*
- b. *Kereta Rel Listrik (KRL) adalah kereta api yang bergerak dengan tenaga listrik aliran atas;*
- c. *Sarana KRL adalah KRL milik PT KA dan milik PT KCJ yang disewakan kepada PT KCJ;*
- d. *Perangkat Penunjang adalah alat tambahan milik PT KCJ yang berada di sarana kereta dan prasarana;*
- e. *Angkutan Kereta Api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api;*
- f. *Stasiun adalah suatu tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik turun penumpang, bongkar muat barang dan/atau keperluan operasi kereta api;*

¹²Mariam Darius Badruzaman et.al., *Kompilasi Hukum Perikatan*, (Bandung: Penerbit PT Citra Aditya Bhakti, 2001) hal. 85. Asas kebebasan berkontrak yang mempunyai hubungan erat dengan asas konsensualisme dan asas kekuatan mengikat yang terdapat dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata.

¹³Mariam Darius Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, (Bandung : Penerbit Alumni, 1994) hal. 42. Asas Persamaan Hak: Asas yang menempatkan para pihak dalam persanaan derajat, tidak ada perbedaan, walaupun ada perbedaan kulit, bangsa, kepercayaan, kekuasaan, jabatan dan lain-lain.

¹⁴ Rahman. *Op., Cit.* hal 103.

- g. *Instansi yang Berwenang adalah berarti Menteri atau Pejabat yang tugas dan tanggung jawabnya di bidang perkeretaapian atau badan yang ditunjuk oleh Menteri dari waktu ke waktu untuk melaksanakan sebagian wewenang Menteri di bidang Perkeretaapian termasuk dalam hal mengatur kelaikan atau pengoperasian Kereta Api di Indonesia;*
- h. *Dipo KRL adalah tempat yang dimiliki PT KA dan mempunyai fasilitas untuk digunakan melakukan pemeliharaan KRL baik harian, bulanan, tiga bulanan, dan enam bulanan, yang terdiri dari Dipo Depok, Dipo Bukit Duri dan Dipo Bogor;*
- i. *Balai Yasa adalah tempat yang dimiliki PT KA dan mempunyai fasilitas untuk digunakan melakukan pemeliharaan akhir (PA) KRL;*
- j. *Public Service Obligation atau Kewajiban Pelayanan Publik yang selanjutnya disebut PSO adalah kewajiban Pemerintah untuk memberikan pelayanan angkutan kereta api kelas ekonomi kepada masyarakat dengan tarif yang terjangkau.*
- k. *Pinalti adalah tuntutan ganti kerugian akibat tidak terpenuhinya hak dan kewajiban yang telah disepakati para pihak.*

Khusus menyangkut prestasi pembayaran, Perjanjian menganut pendekatan Pembagian Pendapatan antara para pihak yang didefinisikan sebagai berikut:

“Bagian dari pendapatan Pihak Kedua (PT KCJ) yang diprosentasikan pembagiannya kepada Pihak Pertama (PT KA) sebagai penyelenggara pengoperasian sarana dan prasarana perkeretaapian, dengan pembagian pendapatan yang diperoleh baik langsung maupun tidak langsung dari pengoperasian sarana dan prasarana tersebut”¹⁵;

¹⁵Perjanjian Kerjasama Operasi Sarana dan Prasarana Kereta Rel Listrik No.PT KA 58/HK/UM/2009 dan No. PT KCJ 060.A/DU-CS/KCJ/IV/2009 tanggal 1 April 2009, Pasal 1 huruf A. (untuk selanjutnya disebut Perjanjian)

pada kelanjutannya, pengaturan pembagian pendapatan ini dirubah melalui Addendum dengan menggunakan pendekatan Pembayaran Jasa¹⁶ atau *Management Fee*:

- a. *Kerjasama Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Komuter JABODETABEK adalah kerjasama atas penyelenggaraan pemasaran, penjualan karcis, pelayanan penumpang, pengelolaan ketertiban angkutan penumpang KRL JABODETABEK.*
- b. *Pembayaran Jasa adalah pembayaran PIHAK PERTAMA (PT KA) kepada PIHAK KEDUA (PT KCJ) atas penyelenggaraan pemasaran, penjualan karcis, pelayanan penumpang, pengelolaan ketertiban angkutan penumpang KRL JABODETABEK dengan besaran nominal yang disepakati PARA PIHAK;*
- c. *Pembayaran Jasa Tambahan adalah pembayaran PIHAK PERTAMA kepada PIHAK KEDUA atas penyelenggaraan pemasaran, penjualan karcis, pelayanan penumpang, pengelolaan ketertiban angkutan penumpang KRL JABODETABEK terhadap kelebihan pendapatan dari Target Pendapatan angkutan penumpang KRL JABODETABEK yang telah ditetapkan PARA PIHAK yang diprosentasikan masing-masing 50%.*

Khusus mengenai Pembagian Pendapatan atau Pembayaran Jasa akan dijelaskan lebih lanjut pada penjelasan tentang pembagian Pendapatan di bawah ini (angka 10).

4. Maksud dan Tujuan;

Maksud dan Tujuan adalah bagian dalam Perjanjian yang menyatakan maksud para pihak untuk mengikatkan diri ke dalam perjanjian dan memastikan

¹⁶ Addendum I Perjanjian Kerjasama Operasi Sarana dan Prasarana Kereta Rel Listrik No.PT KA 181/HK/U/2009 dan No. PT KCJ 107/DU-CS/KCJ/VII/2009 tanggal 31 Juli 2009, Pasal 1 huruf A, B dan C (untuk selanjutnya disebut Addendum)

para pihak tidak membuat perjanjian yang melawan hukum¹⁷. Khusus maksud dan tujuan pada Perjanjian ini adalah:

‘melaksanakan Kerjasama Operasi Sarana dan Prasarana KRL dengan metode Pembagian Pendapatan dan prinsip saling menguntungkan’¹⁸;

Dengan adanya Addendum, maka dilakukan perubahan pola Pembagian Pendapatan menjadi Pembayaran Jasa sebagaimana pengaturannya seperti di bawah ini:

‘melaksanakan Kerjasama Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Komuter Jabodetabek dengan metode Pembayaran Jasa dan Pembayaran Jasa Tambahan berdasarkan prinsip saling menguntungkan’¹⁹.

5. Ruang Lingkup Perjanjian

Ruang Lingkup merupakan bagian dari Perjanjian yang menggambarkan dalam hal apa saja kerjasama ini dilaksanakan diantara para pihak, dapat dikatakan bagian inilah yang mengatur pokok-pokok kerjasama diantara para pihak. Pada perjanjian ini Ruang lingkup Perjanjian meliputi kerjasama menyangkut²⁰:

(1) Sarana KRL

- a. Peroperasian
- b. Pengusahaan Sarana
- c. Perawatan Sarana
- d. Pengadaan Sarana

(2) Prasarana KRL

- a. Prasarana perkeretaapian meliputi koridor KRL, fasilitas operasi kereta api, dan Grafik Perjalanan Kereta Api (Gapeka) yang meliputi 13 koridor:

1. Angke – Tanahabang

¹⁷ Sutan Remy Sjahdeni, *Kontrak Sindikasi Proses Pembentukan dan Aspek Hukum*, (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 1997), hal 125.

¹⁸ Perjanjian, *Op. Cit.* Pasal 2.

¹⁹ Addendum, *Op. Cit.* Pasal 2.

²⁰ Perjanjian, *Op. Cit.* Pasal 3.

2. Duri – Tangerang
 3. Jakarta Kota – Jatinegara via Pasarsenen
 4. Jakarta Kota – Manggarai
 5. Manggarai – Jatinegara
 6. Jakarta Kota – Tanjungpriok
 7. Jatinegara – Bekasi
 8. Kampungbandan – Angke
 9. Manggarai – Bogor
 10. Tanahabang – Manggarai
 11. Tanahabang – Serpong
 12. Tanjungpriok – Kemayoran
 13. Manggarai - Bukitduri
- b. Fasilitas operasi terdiri dari:
- 1) Peralatan persinyalan;
 - 2) Peralatan telekomunikasi; dan
 - 3) Instalasi listrik, yang dipergunakan untuk sumber energi KRL dan persinyalan.
- c. Gapeka (Grafik Perjalanan Kereta) untuk 2009 mengacu Gapeka 2008 sekurang-kurangnya terdiri dari:
- a. Jumlah kereta api;
 - b. Kecepatan yang diizinkan;
 - c. Relasi asal tujuan; dan
 - d. Rencana persilangan dan penyusulan
 - e. 1 Rangkaian KRL maksimum terdiri dari 8 unit.
- (3) Stasiun-stasiun yang terdiri dari:
- a. Stasiun-stasiun yang seluruhnya dikerjasamakan diantara para pihak, yaitu meliputi kerjasama pembangunan, perawatan dan pengusahaan stasiun;
 - b. Stasiun-stasiun yang sebagian besar dikerjasamakan diantara para pihak, yaitu meliputi kerjasama pembangunan, perawatan dan pengusahaan sebagian besar wilayah stasiun kecuali ruang yang dipergunakan untuk operasi KRL dan keperluan dinas lainnya;

- c. Stasiun-stasiun yang sebagian kecil dikerjasamakan diantara para pihak, yaitu meliputi kerjasama penyelenggaraan sebagian wilayah stasiun untuk kepentingan pelayanan kepada penumpang KRL (loket, ketertiban penumpang dan informasi penumpang).

Pada perkembangan selanjutnya, berdasarkan Addendum atas Perjanjian, maka sebagian Ruang Lingkup pun mengalami perubahan yaitu menyangkut:

Kerjasama Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Komuter Jabodetabek, meliputi²¹:

- a. *penyelenggaraan pemasaran,*
- b. *penjualan karcis,*
- c. *pelayanan penumpang,*
- d. *pengelolaan ketertiban angkutan penumpang,*

dan perubahan pada lingkup kerjasama perusahaan atau pengelolaan stasiun-stasiun di wilayah Jabodetabek yang dirubah menjadi:

- a. *Stasiun-stasiun yang seluruhnya dikerjasamakan antara para pihak.*
- b. *Stasiun-stasiun yang seluruhnya diselenggarakan oleh PT KA.*
- c. *Khusus untuk Stasiun Rawabuntu Baru dan Jurangmangu, setelah diserahkan oleh Dirjen Perkeretaapian kepada PT KA langsung akan diserahkan dengan surat penyerahan kepada PT KCJ. Dengan surat penyerahan tersebut maka Stasiun dimaksud seluruhnya dikerjasamakan kepada PT KCJ.*
- d. *Khusus Stasiun Besar Bogor, seluruhnya dikerjasamakan kepada PT KCJ namun tetap dipimpin oleh seorang Kepala Stasiun Besar yang merupakan Pegawai PT KA. Pemilihan dan pengangkatan Kepala Stasiun Besar Bogor dilakukan oleh PT KA dengan mengikutsertakan dan menerima pendapat PT KCJ.*
- e. *Pekerjaan rehabilitasi, penambahan dan perbaikan stasiun-stasiun yang seluruhnya dikerjasamakan tetapi tidak berhubungan dengan operasi KA dilakukan oleh PT. KCJ dengan memperhatikan estetika serta peraturan yang berlaku.*

²¹ Addendum, *Op. Cit.* Pasal 3.

- f. *Kepala Stasiun Besar Bogor berfungsi memimpin Operasi Kereta Api berdasarkan R-19 dan pengusaha stasiun berdasarkan R-22.*

Hak dan Kewajiban para pihak dalam Perjanjian dan Addendum ini tidak diatur dalam satu pasal khusus yang memperinci hal itu, namun pengaturannya dikaitkan dengan lingkup kerjasama yang dilakukan, misalnya hak kewajiban berkaitan dengan kerjasama bidang Sarana, Prasarana, Stasiun dan Sumber Daya Manusia sebagaimana tersebut di bawah ini:

6. Sarana KRL²²

Pengoperasian Sarana

- a. *PT KCJ berkewajiban meningkatkan pelayanan kepada pengguna Sarana KRL dengan tujuan meningkatkan pendapatan;*
- b. *PT KCJ berkewajiban mengusahakan/memanfaatkan Sarana yang telah memenuhi persyaratan teknis dan kelayakan operasi dengan sungguh-sungguh;*
- c. *PT KA berkewajiban memenuhi persyaratan teknis dan menjamin kelayakan operasi Sarana yang dimilikinya, termasuk Sarana milik PT. KCJ.*
- d. *PT KA berkewajiban untuk selalu memastikan dan menyediakan Awak Sarana, kecuali Kondaktur, yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi yang dibuktikan dengan Sertifikat Kecakapan untuk mengoperasikan Sarana.*
- e. *PT KA menyediakan/mengoperasikan sarana KRL dengan SF (Stamformasi) sesuai dengan kebutuhan GAPEKA (Grafik Perjalanan Kereta), MALKA (Maklumat Perjalanan Kereta Api), dan TEM (Telegram Maklumat) yang disepakati Para Pihak serta berkewajiban mengatur*

²² Perjanjian , *Op. Cit.* Pasal 4 ayat (1).

perjalanan KRL yang disesuaikan dengan kebutuhan PT KA dan PT KCJ dengan prinsip mengutamakan kepentingan pelanggan KRL.

- f. PT KA memberikan izin kepada karyawan PT KCJ dan sub kontraktor yang ditunjuk oleh PT KCJ bila ada usulan penambahan peralatan dan asesoris yang dipasang di KRL tersebut diluar kontrak pemeliharaan atau diluar spek asli yang diajukan menjadi tanggung jawab PT KCJ.*
- g. Penambahan peralatan dan asesoris yang dimaksud pada huruf f tidak mengganggu sistem dan performansi peralatan KRL.*

Perawatan Sarana²³

- a. PT KA berkewajiban untuk melakukan pemeriksaan, perawatan dan perbaikan Sarana, baik milik PT KA maupun milik PT KCJ, sesuai dengan ketentuan persyaratan teknis.*
- b. Perawatan Sarana meliputi kegiatan:*
 - 1) Perawatan berkala berupa perawatan harian, 1 bulanan, 3 bulanan, 6 bulanan, dan Akhir Tahunan; serta*
 - 2) Perbaikan untuk mengembalikan fungsi Sarana agar senantiasa dapat dioperasikan.*
- c. PT KA memberikan izin kepada karyawan PT KCJ di Dipo dan atau Balai Yasa untuk melakukan pengawasan di Dipo dan atau Balai Yasa sesuai dengan peraturan setempat yang berlaku.*

Pelaksanaan perawatan sarana perkeretaapian dilakukan di Balai Yasa dan / atau di Depo²⁴. Balai Yasa adalah tempat perawatan sarana perkeretaapian untuk 2 (dua) tahunan atau semi perawatan akhir (SPA), perawatan 4 (empat) tahunan atau

²³ Perjanjian, *Op. Cit.* Pasal 4 ayat (2).

²⁴ UUKA, *Op. Cit.*, Pasal 114 ayat 5,

perawatan akhir (PA), dan rehabilitasi atau modifikasi. Depo adalah tempat perawatan sarana perkeretaapian untuk harian, bulanan, 6 (enam) bulanan, dan 1 (satu) tahunan.

Pengadaan Sarana

- a. *Dalam hal salah satu PIHAK mengadakan atau memperoleh Sarana baru, maka dengan persetujuan PIHAK lainnya, PIHAK yang mengadakan atau memperoleh Sarana baru tersebut akan memasukkan Sarana tersebut ke dalam skema Perjanjian ini.*
- b. *Untuk keperluan tersebut pada huruf a), PARA PIHAK akan mengadakan penambahan atau perubahan seperlunya terhadap Perjanjian ini (addendum).*

Addendum perjanjian hanya melakukan perubahan atas²⁵:

- a. *PT KA berkewajiban untuk selalu memastikan dan menyediakan Awak Sarana (Masinis dan Kondektur) KRL Komersial yang dibutuhkan oleh PT KCJ;*
- b. *Penyusunan Dinasan dan pengaturan pengendalian Awak KA JABODETABEK dilakukan PT KA.*
- c. *Terhadap sarana KRL milik PPT KCJ dioperasikan oleh PT KA dengan sewa.*

Kembalinya kondektur KRL ke PT KA erat kaitannya dengan tugas dan tanggung jawab kondektur (dan Masinis) sebagai bagian dari awak sarana perkeretaapian²⁶. Dalam operasi KRL ketidakhadiran kondektur dapat menyebabkan dibatalkannya perjalanan. Pendekatannya adalah jika kondektur berada dalam kewenangan PT KCJ sementara Masinis berada di bawah kewenangan PT KA hal ini dapat mengakibatkan ‘ketidakselarasan’ hubungan kerja antara Masinis dan Kondektur padahal dalam menjalankan tugas sehari-hari kedua Awak Sarana itu harus sejalan baik secara kedinasan maupun renumerasinya.

²⁵ Addendum, *Op. Cit.* Pasal 4 ayat (1).

²⁶ UUKA, *Op. Cit.*, Pasal 1 ayat 15,

Selain melakukan perubahan, Addendum juga melakukan penegasan kembali atas:

- a. Kewajiban PT KCJ untuk melakukan penyelenggaraan angkutan Komuter JABODETABEK dan berkewajiban meningkatkan pelayanan kepada pengguna Sarana KRL dengan tujuan meningkatkan pendapatan;
- b. Kewajiban PT KA sebagai pelaksana operasional dan penyedia sarana KRL Jabodetabek yang siap dioperasikan.

7. Prasarana²⁷

1. *Pengelolaan, Pengoperasian dan Perawatan Prasarana dilakukan oleh PT KA.*
2. *PT KA berkewajiban menyelenggarakan kegiatan Prasarana sesuai dengan ketentuan perundangan yang berlaku di Indonesia dan senantiasa memastikan bahwa setiap Prasarana tersebut akan memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan operasi yang berlaku.*
3. *PT KA bertanggung jawab atas kelaikan prasarana termasuk dan tidak terbatas pada jalur rel KRL, pintu perlintasan, dan LAA (Listrik Aliran Atas).*
4. *PT KA berwajib untuk melakukan perawatan Prasarana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia agar senantiasa sesuai dengan persyaratan teknis dan laik operasi.*
5. *PT KA bertanggung jawab atas kerugian PT KCJ menyangkut kerusakan yang terjadi terhadap peralatan atau perangkat penunjang pelayanan penumpang di stasiun-stasiun sebagai akibat langsung maupun tidak langsung atas perjalanan KRL;*
6. *PT KA memberikan seluruh akses kepada PT KCJ dan karyawannya serta sub-kontraktornya untuk memasuki, menggunakan Prasarana termasuk untuk memasang perangkat penunjang peningkatan pendapatan pada Prasarana dan untuk*

²⁷ Perjanjian, *Op. Cit.* Pasal 5.

memastikan Perjanjian ini telah dilaksanakan dengan baik oleh PARA PIHAK.

Addendum tidak melakukan perubahan terhadap materi Prasarana KRL.

8. Stasiun

Hal-hal yang diatur dalam pengaturan tentang Stasiun²⁸:

- a. Kategori kerjasama perusahaan dan pengelolaan stasiun dibagi dalam 3 (tiga) kategori, yaitu Stasiun-stasiun yang dikerjasamakan seluruhnya²⁹, stasiun-stasiun yang sebagian besar (wilayahnya) dikerjasamakan³⁰, dan stasiun-stasiun yang sebagian kecil (wilayahnya) dikerjasamakan³¹.
- b. Kerjasama stasiun yang seluruhnya atau sebagian besar wilayahnya dikerjasamakan, meliputi kerjasama dalam hal pembangunan, perawatan, perusahaan, kebersihan, ketertiban, dan keamanan di stasiun.
- c. PT KA berkewajiban untuk menyediakan ruang/kamar di stasiun-stasiun yang dipergunakan awak Kereta Api (Awak KA)³² sesuai kebutuhan dan berdasarkan tugasnya untuk beristirahat.
- d. Untuk stasiun yang seluruhnya dan sebagian besar dikerjasamakan, kontrak-kontrak pengembangan perusahaan di stasiun-stasiun tersebut dilakukan oleh PT KCJ;
- e. Untuk kontrak-kontrak yang masih berlaku dilanjutkan sampai dengan berakhirnya masa kontrak, dan apabila masa kontrak telah berakhir, maka perpanjangan kontrak dialihkan ke PT KCJ.

²⁸ Perjanjian, *Op. Cit.* Pasal 6.

²⁹ Kerjasama itu meliputi pembangunan, perawatan, perusahaan stasiun, kebersihan, ketertiban dan keamanan stasiun-stasiun yang tidak memiliki ruang operasi KRL.

³⁰ Kerjasama itu meliputi pembangunan, perawatan, perusahaan stasiun, kebersihan, ketertiban dan keamanan stasiun-stasiun yang memiliki ruang operasi KRL.

³¹ Kerjasama meliputi penyelenggaraan sebagian kecil bagian stasiun untuk yang berkaitan dengan kepentingan pelayanan kepada penumpang (KRL) yaitu Loket, ketertiban penumpang dan informasi.

³² UUKA, *Op. Cit.*, Pasal 1 ayat (15); Awak Sarana Perkeretaapian atau Awak KA adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian selama perjalanan kereta api.

Addendum melakukan perubahan atas hal-hal sebagai berikut³³:

- a. Perubahan kategori stasiun yang dikerjasamakan di antara para pihak menjadi dua kategori yaitu Stasiun-stasiun yang seluruhnya dikerjasamakan dan stasiun-stasiun yang seluruhnya diselenggarakan oleh PT KA.
- b. Terhadap stasiun-stasiun yang dikerjasamakan akan tetapi mempunyai fungsi perjalanan kereta, PT KCJ wajib menyediakan ruang yang dipergunakan untuk kegiatan operasi KA diantaranya ruang Kepala Stasiun, PPKA, Tata Usaha Kondektur, Jalan Rel, Sintelis dan Ruang untuk Istirahat Awak KA. Stasiun demikian tetap dipimpin oleh Kepala Stasiun yang memimpin kegiatan pengoperasian KA dan bertanggung-jawab kepada PT KA, namun pada stasiun tersebut PT KCJ dapat menempatkan Supervisor.
- c. Terhadap stasiun-stasiun yang seluruhnya diselenggarakan oleh PT KA, maka PT KA wajib menyediakan ruangan untuk kepentingan pelayanan penumpang KRL, diantaranya loket, fasilitas pengaturan ketertiban penumpang, dan panel informasi. Bentuk outlet dan layanan informasi serta layoutnya ditentukan bersama oleh Para Pihak termasuk luas dan bentuk loket dan akses untuk memasuki, menempatkan peralatan, personil serta memanfaatkan stasiun dalam rangka menjamin peningkatan pendapatan dan pelayanan penumpang.

9. Sumber Daya Manusia (SDM)

Pengaturan berkaitan dengan SDM ini, para pihak mengaturnya sebagai berikut³⁴:

1. PT KA memperbantukan pegawainya kepada PT KCJ meliputi:
 - a) Pegawai Umum yaitu pegawai di kantor eks Divisi Jabotabek;

³³ Addendum, *Op. Cit.* Pasal 6.

³⁴ Perjanjian, *Op. Cit.* Pasal 8.

- b) Seluruh pegawai stasiun yang dikerjasamakan seluruhnya dan/atau dikerjasamakan sebagian besar;
 - c) Seluruh Kondektur.
2. Pegawai yang diperbantukan tetap berstatus sebagai pegawai PT KA selama mereka diperbantukan;
 3. Para Pegawai selama diperbantukan, maka Penggajian dan Tunjangan lain atas pegawai PT KA akan ditetapkan oleh Direksi PT KCJ. Penetapan kompensasi dan tunjangan tersebut dapat dirubah dari waktu ke waktu sesuai kondisi PT KCJ sepanjang perubahan tersebut tidak menyebabkan hak-hak para pegawai tidak menjadi lebih kecil dari jumlah yang mereka terima seandainya mereka bekerja di PT KA.

Addendum mengadakan perubahan terhadap pengaturan SDM sebagai berikut³⁵:

- a. PT KA memperbantukan pegawainya kepada PT KCJ meliputi Pegawai Umum yaitu pegawai di kantor eks Divisi Jabodetabek.
- b. Seluruh Awak Sarana/Awak Kereta Api (Masinis, Kondektur) tetap berada di PT KA;
- c. Pegawai Pengoperasian Prasarana tetap berada di PT KA.
- d. Penggajian dan Tunjangan lain atas pegawai PT KA selama diperbantukan akan ditetapkan oleh PT KCJ.
- e. Pegawai yang diperbantukan tetap berstatus sebagai pegawai PT KA selama mereka diperbantukan. PT KCJ dapat mengajukan permintaan tertulis kepada PT KA untuk mengalihkan status seorang pegawai atau lebih menjadi pegawai PT KCJ. Sepanjang pegawai tersebut setuju, maka PT KA akan menyetujui permintaan tersebut.
- f. PT KA mengatur tentang tatacara dan pelaksanaan mutasi Pegawai yang diperbantukan kepada PT KCJ.

³⁵ Addendum, *Op. Cit.* Pasal 8.

- g. Pemenuhan Jabatan Struktural di PT. KCJ mengutamakan pegawai yang berasal dari PT KA yang dilakukan dengan proses seleksi terbuka.
- h. Penerimaan pegawai yang berasal dari Eksternal dengan kualifikasi khusus harus melalui persetujuan PT KA.
- i. Pembinaan kepegawaian bagi pegawai PT KA yang diperbantukan kepada PT KCJ dalam pelaksanaannya mengacu kepada Keputusan Direksi PT. KERETA API (Persero) Nomor : KEP.U/KP.306/XII/1/KA-2008 tentang Pengaturan Pegawai Yang Ditugaskan Pada Instansi Lain.

Perubahan pengaturan SDM ini berkaitan dengan operasi KRL menyangkut posisi kondektur dimana sebelumnya berdasarkan Perjanjian pembayaran gaji dan tunjangan lainnya merupakan kewajiban PT KCJ namun berdasarkan Addendum kewajiban tersebut dikembalikan kepada PT KA sebagai penyelenggara operasi KRL sesuai dengan perubahan ketentuan yang lain dalam Perjanjian.

10. Pembagian Pendapatan³⁶

PT KA berhak menerima pembayaran pembagian pendapatan atas pengoperasian Sarana dan Prasarana KRL sementara itu kewajiban PT KA berkaitan penjaminan keamanan semua Perangkat Penunjang yang dipasang oleh PT KCJ dalam Sarana KRL.

PT KCJ berhak untuk menerima pendapatan dari penjualan karcis kepada penumpang KRL dan pendapatan dari perusahaan stasiun sementara kewajiban PT KCJ adalah:

- 1) Menyetorkan pembagian pendapatan yang menjadi bagian PT KA berdasarkan perjanjian;
- 2) Mengasuransikan penumpang KRL;
- 3) Membiayai kebutuhan pemakaian listrik LAA (Listrik Aliran Atas) dan biaya manajemen PT KCJ serta seluruh biaya pegawai PT KA yang diperbantukan pada PT KCJ.

³⁶ Perjanjian, *Op. Cit.* Pasal 9.

Diatur pula dalam Perjanjian ini tatacara pembayaran dengan tetap memperhatikan *cash flow* PT KCJ. Jika pembayaran tersebut dinilai akan mengganggu *cash flow* PT KCJ, maka penyetorannya dapat diatur sesuai kesepakatan dengan syarat sebelum jatuh tempo pembayaran terlebih dahulu harus ada pemberitahuan secara tertulis kepada PT KA.

Dengan ditandatanganinya Addendum, maka pengaturan pembagian pendapatan ini berubah secara material karena menyangkut perubahan konsep Pembagian Pendapatan menjadi konsep pembayaran Jasa atas Penyelenggaraan pemasaran, penjualan karcis, pelayanan penumpang, pengelolaan ketertiban angkutan penumpang³⁷.

Akibat perubahan ini maka:

- a. Kepemilikan atas pendapatan dari penjualan karcis kepada penumpang KRL yang sebelumnya merupakan milik PT KCJ (PT KA berhak atas pembagian pendapatan) dirubah menjadi pendapatan tersebut milik PT KA (PT KCJ berhak atas Pembayaran Jasa atas Penyelenggaraan pemasaran, penjualan karcis, pelayanan penumpang, pengelolaan ketertiban angkutan penumpang);
- b. Kewajiban mengasuransikan penumpang KRL termasuk pembiayaan kebutuhan pemakaian listrik aliran atas (LAA) yang sebelumnya menjadi kewajiban PT KCJ kembali menjadi kewajiban PT KA;
- c. Pemindahan kembali kewajiban untuk pembinaan dan pembayaran remunerasi kondektur KRL yang sebelumnya merupakan kewajiban PT KCJ menjadi kewajiban PT KA.

Dengan perubahan konsep pembagian pendapatan ini menyebabkan pencatatan pendapatan PT KCJ berkurang drastis sehingga beberapa program perusahaan yang telah direncanakan ditangguhkan pelaksanaannya atau bahkan dibatalkan.

³⁷ Addendum, *Op. Cit.* Pasal 9, Pasal 10.

Ketentuan-ketentuan lainnya seperti tersebut di bawah ini tidak berubah dan dinyatakan masih berlaku berdasarkan Pasal 11 ayat (1) Addendum. Ketentuan-ketentuan itu menyangkut pengaturan:

11. Masa Berlaku

Perjanjian berlaku dalam jangka waktu sampai dengan tanggal 31 Desember 2009 terhitung sejak tanggal ditandatangani dan dapat diperpanjang dan/atau diputus sesuai keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) PT KCJ.

12. Pajak dan Biaya Lainnya

Pajak dan biaya lainnya yang timbul akibat ditandatanganinya Perjanjian ini dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

13. 'Force Majeure'/Keadaan Kahar

Klausula ini mengatur kondisi *force majeure* yang didefinisikan sebagai suatu kejadian yang terjadi di luar kemampuan para pihak, antara lain kejadian bencana alam, gempa bumi, banjir, kebakaran, matinya aliran listrik PLN, huru hara, pemogokan umum dan kebijakan pemerintah yang mengakibatkan tidak bisa dilaksanakannya Perjanjian ini.

14. Perselisihan

Prinsip penyelesaian perselisihan atau perbedaan pendapat dalam pelaksanaan Perjanjian, maka para pihak sepakat akan menyelesaikan secara damai melalui negosiasi, rekonsiliasi dan mediasi, serta jika penyelesaian secara damai sebagaimana tersebut tidak tercapai, maka para pihak sepakat untuk menyelesaikannya melalui Pengadilan Negeri Bandung.

16. Kerahasiaan

Para Pihak sepakat untuk menjamin akan menjaga setiap data/keterangan dan informasi-informasi lain yang berkaitan dengan bisnis, produk dan pelayanan yang diketahui atau timbul berdasarkan Perjanjian, sebagai rahasia dan tidak akan diberitahukan kepada pihak ketiga yang tidak berkepentingan dengan alasan apapun juga selama dan sesudah berakhirnya Perjanjian, kecuali hal-hal yang merupakan milik umum (*public domain*) atau diharuskan dibuka berdasarkan ketentuan hukum.

17. Pemberitahuan

Semua surat menyurat atau pemberitahuan-pemberitahuan yang harus dikirim oleh masing-masing pihak kepada pihak lain sesuai dengan alamat resmi sebagaimana dicantumkan dalam klausula ini dalam Perjanjian.

18. Pengawasan

Dalam Pasal ini diatur dari masing-masing pihak *Person in Charge* (PIC)/Pejabat yang ditugaskan melakukan pengawasan atas pelaksanaan Perjanjian ini. Meskipun ditentukan PIC untuk melakukan pengawasan, namun Perjanjian dan Addendumnya tidak mengatur bagaimana mekanisme yang dilakukan untuk melaksanakan peran pengawasan ini.

19. Lain- Lain

Dalam Pasal ini diatur hal lain yang dianggap penting oleh para pihak namun tidak termasuk dalam kategori manapun dalam Perjanjian, terutama berkaitan dengan pelaksanaan *Public Service Obligation* (PSO) yang menunjuk kepada kontrak antara PT KA dengan Ditjen KA yang selanjutnya dapat diatur dalam perjanjian tersendiri dalam kontrak antara PT KA dengan PT KCJ.

3.3. *Permasalahan dalam Pelaksanaan Perjanjian*

Secara operasional, dimungkinkan penyelenggaraan sarana perkeretaapian di wilayah Jabodetabek yang dipisahkan. Namun PT KA selaku *incumbent*

railway undertaking yang akan tetap bertahan sebagai penyelenggaraan prasarana sekaligus sarana perkeretaapian di Indonesia. Hal ini, selain karena skala ekonominya yang cukup besar untuk dapat dioperasikan secara efisien, juga terkait dengan karakteristik operasional, sistem, permintaan layanan dan berbagai perilakunya yang khas dan membutuhkan input atau sumberdaya dan kompetensi khusus serta memerlukan cara penanganan lebih fokus yang banyak berbeda dengan sub-sistem lainnya. Hal ini paling tidak dicerminkan dari perbedaan karakteristik sarananya (KRL, kereta rel listrik, yang berbeda dari traksi diesel, demikian pula sistem catu dayanya), layanannya (komuter, yang berbeda dari layanan KA Jarak Jauh / *intercity*, khususnya karakteristik beban-puncak / *peak-season* -nya), dan sebagainya³⁸.

Sekalipun demikian, masih ada banyak hal yang perlu diperhatikan atau disinkronkan, khususnya pada berbagai persinggungan (*interface*) antara sistem operasi atau pelayanan PT KCJ dan PT KA, misalnya jalur dan stasiun-stasiun yang digunakan bersama oleh keduanya di bawah pengendalian penyelenggara prasarana, untuk dapat lebih menjamin keharmonisan operasional diantara keduanya.

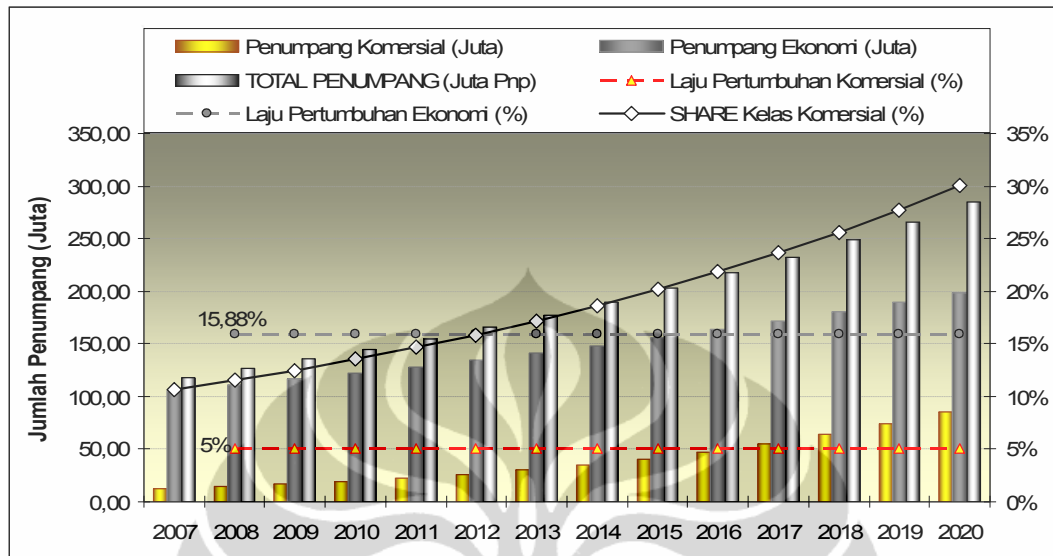
Perjanjian kerjasama yang telah disepakati oleh para pihak ditujukan untuk dapat memberikan ‘payung’ atau dasar kerjasama, dalam kondisi dilingkupi berbagai keterbatasan sementara di sisi yang lain tuntutan perbaikan kualitas layanan dari para pengguna jasa kereta api di wilayah Jabodetabek sangat tinggi sehingga tidak mungkin fungsi pelayanan tersebut berhenti walaupun satu hari saja hanya karena adanya perubahan manajemen pelaksana jasa KRL dari PT KA kepada PT KCJ.

Kebutuhan yang tinggi dan proyeksi peningkatan kebutuhan jasa angkutan kereta api digambarkan dalam tabel di bawah ini³⁹:

³⁸ Studi Kelayakan, *Op. Cit*, hal. 7

³⁹*Ibid*, hal. 9.

Tabel 4
Proyeksi Pertumbuhan Penumpang



Dari gambaran tersebut dan potensi peningkatan kebutuhan sarana transportasi kereta api dimana untuk wilayah Jakarta saja yang seluas kurang lebih 650 kilometer persegi, dan pada kurun waktu 2008, telah dihuni lebih dari 10 juta orang, hingga kini belum memiliki angkutan transportasi massal berbasis rel yang memadai. Jakarta terlambat memanfaatkan transportasi berbasis rel. Kondisi tersebut menyebabkan kemacetan yang semakin parah di Ibukota. Dari 5,7 juta kendaraan bermotor yang hilir mudik di Jakarta, 98 persen merupakan kendaraan pribadi. Jumlah kendaraan bermotor bertambah 9 persen setiap tahun, sedangkan penambahan jalan kurang dari 1 persen. Jumlah orang yang melakukan perjalanan di kawasan Bodetabek mencapai 30 juta orang dengan moda angkutan yang tidak berubah dari delapan tahun silam. Jika tidak ada perubahan yang signifikan dalam moda transportasi, diperkirakan sekitar 12 – 15 juta penumpang tidak bisa dilayani dengan baik oleh bus atau kereta api⁴⁰.

Dengan kondisi-kondisi tersebut dan adanya tekanan dari stakeholders, baik dari instansi pemerintahan maupun pengguna dan pemerhati jasa kereta api, kerjasama PT KA dan PT KCJ ditandatangani dan disepakati untuk menjembatani masa transisi pemisahan operasi KRL di wilayah Jabodetabek dari PT KA kepada

⁴⁰ Anonim, *Rencana Bisnis PT KCJ*, 15 November 2008, hal 6.

PT KCJ sehingga PT KA dapat lebih fokus dengan kereta jarak jauh dan di lain pihak PT KCJ dapat fokus pada pelayanan KRL Jabodetabek.

Permasalahan pelaksanaan Perjanjian muncul di awal kelahirannya sehingga Perjanjian yang baru berjalan 4 (dua) bulan harus di-addendum untuk menyesuaikan dengan keterbatasan peraturan perundangan maupun hambatan-hambatan dalam pelaksanaannya. Diantara hambatan dalam pelaksanaan adalah:

a. *PSO masih dilaksanakan oleh PT KA*

Peraturan perundangan termasuk peraturan pelaksanaan⁴¹ yang terkait dengan PSO masih belum ada yang dibentuk setelah UU KA sehingga masih dijiwai undang-undang perkeretaapian yang lama hal ini mengakibatkan tidak ada satu aturanpun yang memberi peluang kepada perusahaan lain selain PT KA untuk melaksanakan PSO. Pelaksanaan PSO berkaitan erat dengan siapa yang menjadi operator KRL di wilayah Jabodetabek.

PSO ini juga menjadi salah satu alasan mengapa terjadi addendum atas Perjanjian dimana pada Perjanjian, kondektur berada di bawah kendali PT KCJ, hal ini tentu tidak sejalan karena Awak Sarana yang menjadi tulang punggung operasi KRL seharusnya berada di bawah kendali PT KA yang mempunyai kewenangan untuk melaksanakan operasi KRL.

b. *Kewenangan PT KCJ untuk membangun atau merenovasi stasiun-stasiun*

Dalam Perjanjian dan Addendumnya, PT KCJ berwenang melakukan pembangunan, perawatan dan pengusahaan stasiun-stasiun yang ditunjuk menjadi kewenangan PT KCJ, namun hampir

⁴¹ Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor : 69 / PMK.02 / 2007 tanggal 27 Juni 2007 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan dan Pertanggungjawaban Dana Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Umum Bidang Angkutan Kereta Api Kelas Ekonomi*; Pasal 1 menyatakan : "Dalam rangka penyelenggaraan kewajiban pelayanan umum (*public service obligation*) bidang angkutan kereta api kelas ekonomi, **Pemerintah telah menugaskan PT Kereta Api (Persero)** untuk melaksanakan pengangkutan penumpang kereta api kelas ekonomi sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

seluruhnya stasiun-stasiun itu milik pemerintah dan tidak ada satupun milik PT KCJ. Permasalahan yang timbul adalah bagaimana status hasil pembangunan atau renovasi atau perbaikan yang akan dilakukan karena berdasarkan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Pemerintah/Daerah ditentukan bahwa pengelola barang adalah pejabat yang berwenang yaitu Menteri Keuangan⁴². PT KCJ sama sekali bukan termasuk kategori sebagai pengelola barang milik pemerintah sesuai dengan Peraturan Pemerintah ini.

Permasalahan ini dapat mengakibatkan persoalan di masa yang akan datang, untuk itu perlu dilakukan pembicaraan yang intensif antara pihak-pihak yang terkait, tidak terkecuali Departemen Keuangan *cq.* Menteri Keuangan sebagai Pengelola Barang Milik Pemerintah.

c. *Permasalahan Perpajakan*

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 146 tahun 2000 tanggal 22 Desember 2000 tentang Impor dan atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai⁴³, PT KA telah mendapatkan fasilitas pembebasan PPN atas importasi KRL dan suku cadangnya serta perawatan KRL.

PT KCJ belum memperoleh fasilitas tersebut. Padahal berdasarkan Izin Usaha, Perjanjian dan Addendum, PT KCJ dapat mengadakan atau mengimpor KRL, belum lagi jika PT KCJ kemudian diberi wewenang untuk melakukan perawatan sendiri tentu hambatan dari sisi peraturan ini akan mengakibatkan in-

⁴² Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah No. 6 tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Pemerintah/ Daerah*, Pasal 1 ayat 3 dan Pasal 4 ayat (1).

⁴³ Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah No. 146 tahun 2000 tanggal 22 Desember 2000 tentang Impor dan atau penyerahan Barang Kena Pajak Tertentu dan atau Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu yang Dibebaskan dari Pengenaan Pajak Pertambahan Nilai*, Pasal 1 ayat (6), Pasal 2 ayat (7), Pasal 3 ayat (3).

efisiensi di sisi PT KCJ, terlepas jika in-efisiensi itu ternyata diserap oleh Negara sebagai pembayaran pajak. Untuk itu perlu adanya penyesuaian-penyesuaian peraturan perundangan di bidang perpajakan sehingga PT KCJ dapat berkembang lebih cepat menjadi operator KRL handal di wilayah Jabodetabek yang dengan sendirinya akan meningkatkan fungsi pelayanan kepada para pengguna KRL sesuai dengan cita-cita Inpres No. 5 tahun 2008.

c. *Target Pendapatan*

Berdasarkan Addendum Pasal 10 ayat (3), PT KCJ ditetapkan mempunyai target pendapatan yang harus dicapai untuk suatu kurun waktu di tahun 2009. Hal merupakan permasalahan tersendiri bagi PT KCJ, karena baik berdasarkan Perjanjian maupun berdasarkan Addendum, terkait dengan pendapatan ‘core’ dari operasi KRL, PT KCJ hanya mempunyai wewenang sampai memasarkan/menjual karcis KRL dan belum mempunyai wewenang maupun akses untuk mengendalikan operasi KRL yang seluruhnya masih di bawah PT KA.

d. *Tanggung jawab Hukum dalam Terjadinya Kecelakaan*

Perjanjian tidak mengatur bagaimana tanggung jawab hukum berkaitan jika terjadinya kecelakaan. Pada kejadian ‘sundulan’ antara KRL ekonomi dan KRL ekspres di daerah Manggarai pada tanggal 5 Juni 2009⁴⁴ yang mengakibatkan 2 (dua) orang korban luka beberapa pejabat yang berwenang di bidang perkeretaapian di Departemen Perhubungan RI baru mengetahui bahwa peran PT KCJ masih belum sebanding dengan luasnya Izin Operasi dan Izin Usaha yang telah diterbitkan Departemen Perhubungan kepada PT KCJ karena PT KCJ sama sekali belum

⁴⁴ Anonim, *Tabrakan Kereta Dekat Manggarai, Dua Orang Terluka* sebagaimana beritanya masih dapat diakses di <http://www.tempointeraktif.com/hg/layanan publik/2009/06/05/brk.20090605-180156.id.html> pada tanggal 15 Mei 2010.

memegang kendali operasi KRL maupun perawatannya, padahal dalam Izin Usaha⁴⁵ dan Izin Operasi⁴⁶ tersebut PT KCJ sudah diperlakukan sebagai Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

Permasalahannya jika kejadian seperti di atas terjadi dan ada tuntutan maka berdasarkan UUKA⁴⁷ dan Izin Usaha dan Izin Operasi maka PT KCJ seharusnya bertanggung jawab akan tetapi jika melihat Perjanjian dan Addendumnya maka tanggung jawab itu 'belum' ada di pundak PT KCJ. Akan tetapi apakah dapat berlaku demikian? Bagaimana dengan korban yang tidak mengetahui adanya Perjanjian atau Addendum itu.

Berdasarkan Asas Kebebasan Berkontrak sebagaimana diatur pada Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, menyatakan bahwa semua kontrak (perjanjian) yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya dan Asas Kepribadian (*Privity of Contract*) yang dianut Pasal 1340 KUHPerdata berbunyi mengatur Perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya maka perjanjian pada prinsipnya tidak boleh membawa kerugian maupun keuntungan bagi ketiga.

Berdasarkan ketentuan tersebut maka PT KCJ tidak dapat begitu saja berlindung dari tanggung jawab hukum dengan alasan adanya Perjanjian yang membatasi pertanggungjawabannya atau dengan kata lain PT KCJ dapat diminta pertanggung jawabannya atau paling tidak ikut bertanggung jawab.

Di sisi PT KCJ hal ini tentunya menjadi dilema tersendiri jika dikaitkan dengan skema bisnis yang berjalan berdasarkan Perjanjian dan Addendum saat ini dimana PT KCJ hanya menyelenggarakan Jasa *Marketing* (Pemasaran), Penjualan, Pelayanan, Ketertiban dan Pengusahaan Stasiun dan sama sekali

⁴⁵ Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan No. 51 tahun 2009 tentang Pemberian Izin Usaha Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum kepada PT KCJ.*

⁴⁶ Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan No. 53 tahun 2009 tentang Pemberian Izin Operasi Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian Umum kepada PT KCJ.*

⁴⁷ UUKA, *Op. Cit.*, Pasal 157, Pasal 158.

tidak terlibat dan punya wewenang untuk menyelenggarakan operasi KRL sementara di sisi lain berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku PT KCJ dianggap sebagai pihak yang mempunyai tanggungjawab Penyelenggara Sarana Perkeretaapian.

d. *Kendala Lainnya yang Mempengaruhi Kualitas Pelayanan Penumpang KRL*⁴⁸

- i. Keterbatasan kapasitas prasarana KA di beberapa segmen tertentu dari jaringan prasarana KRL di wilayah Jabodetabek, pada periode beban puncak (jam sibuk) lalu lintas KRL, yang juga terkait dengan masih banyaknya perlintasan sebidang, terutama di segmen Manggarai-Bogor.
- ii. Keterbatasan catu daya listrik, khususnya karena beban puncak lalu lintas di koridor Jakarta-Bogor dan tambahan beban fasilitas baru (Dipo KRL Depok) dan ke depan juga di koridor Manggarai – Bekasi (Proyek *Double-double Track / DDT*) karena adanya beban tambahan lalu lintas. Dalam aspek pelayanan jasa KRL sinyal dan aliran atas sangat mempengaruhi keselamatan dan kenyamanan penumpang. Sistem persinyalan dan listrik aliran atas yang dipakai saat ini masih kurang memadai. KRL yang mempunyai frekwensi perjalanan cukup tinggi harus didukung oleh persinyalan dan listrik aliran atas yang mencukupi, untuk itu harus dilakukan koordinasi dengan program pihak pemerintah dalam memenuhi listrik aliran atas dan keandalan sinyal⁴⁹.

⁴⁸ Studi Kelayakan, *Op. Cit.*, hal. 11 dan hal. 13.

⁴⁹ Anonim, *Rencana Jangka Panjang PT KAI Commuter Jabodetabek tahun 2009 - 2013*, sebagaimana yang disampaikan dalam Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa tentang Penyampaian RKAP dan RJPP perusahaan bulan April 2009, hal III-4 (untuk selanjutnya disebut RJPP).

- iii. Keterbatasan ketersediaan SDM yang siap pakai (bersertifikat / kompeten), khususnya awak KA. PT KCJ merupakan perusahaan baru, namun demikian merupakan kelanjutan dari Divisi Jabodetabek PT KA dilihat dari permasalahan kualitas SDM masih belum sepenuhnya berhasil dibenahi. Banyak pihak melihat bahwa pembenahan SDM merupakan suatu fundamental perubahan yang diharapkan dapat mendorong peningkatan kinerja pelayanan maupun kinerja keuangan. Restrukturisasi yang dilakukan selama ini masih terfokus kepada penyempurnaan organisasi dalam rangka mengadakan penyesuaian terhadap perubahan lingkungan dan tuntutan peningkatan pelayanan. Tetapi hasil yang diperoleh tidak begitu menggembirakan; efisiensi dan efektifitas organisasi belum menunjukkan pencapaian yang baik karena masih tambal sulam. Restrukturisasi yang dilakukan oleh manajemen perusahaan seharusnya fokus pada membangun manajemen SDM yang berbasis kompetensi. Iklim kerja dan budaya kerja harus dibangun untuk memberikan penghargaan kepada SDM yang memiliki kompetensi sesuai dengan bidangnya. Tanpa adanya upaya ini, *overhead cost* akan tetap tinggi. Kurangnya budaya pelayanan di kalangan sebagian petugas dan belum tertanamnya *sense of service*. Tingkat disiplin karyawan masih harus dikembangkan dalam rangka meningkatkan kepeduliannya terhadap betapa pentingnya pelayanan yang harus diberikan oleh insan perkeretaapian kepada masyarakat.
- iv. Jumlah sarana KRL yang akan mencapai batas umur ekonomisnya dan perlu diganti (diremajakan), yakni untuk sarana KRL-Ekonomi sejumlah 110 unit (2011) dan untuk sarana KRL-Komersial total sejumlah 108 unit, terdistribusi

di beberapa tahun, yakni masing-masing sejumlah 72 unit (2015), 4 unit (2018), 16 unit (2019), 16 unit (2020). Dengan memperhitungkan armada sarana KRL yang dimiliki PT KCJ pada tahun awal pendiriannya, kebutuhan peremajaan sarana KRL pada saat habis umur ekonomisnya dan kebutuhan tambahan sarana KRL untuk mengakomodasi pertumbuhan permintaan pasar angkutan di Jabodetabek, diproyeksikan total kebutuhan pengadaan sarana KRL sebanyak 712 unit, terdiri dari 496 unit KRL Komersial dan 216 unit KRL Ekonomi.

- v. Jalan Rel⁵⁰, pada saat ini banyak keandalan jalan rel yang kondisinya kurang memadai, sehingga KRL yang melalui harus membatasi kecepatannya, yang akan berdampak dengan waktu tempuh. Kondisi ini akan berdampak pada pelayanan konsumen yang umumnya menghendaki waktu tempuh perjalanan menjadi singkat.

3.4. Perubahan Pola Kerjasama

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya ternyata masih ada potensi-potensi permasalahan dan bukan tidak mungkin dapat menuju kepada tuntutan-tuntutan dalam berbagai bentuknya terutama yang datang dari *stakeholder* atau pemangku kepentingan terkait dengan jasa KRL Jabodetabek. Hal ini diakibatkan keterbatasan-keterbatasan yang ada baik dari sisi peraturan perundangan yang kurang mendukung juga tentunya dari sisi pelaksanaannya termasuk keterbatasan SDM yang berkualitas, karena itu pula, harus direncanakan dengan baik proses transisi/peralihannya secara bertahap, dari waktu ke waktu, termasuk penyiapan berbagai sumberdaya dan organisasinya, dengan manajemen resiko yang memadai.

Rencana awal pembentukan PT KCJ telah memetakan sejumlah prasyarat yang sudah harus siap atau tersedia pada awal setiap tahapan dan aktivitas yang

⁵⁰ RJPP, Op. Cit.hal III-4.

harus dilakukan oleh PT KCJ dapat diuraikan secara ringkas dalam tabel di bawah ini⁵¹:

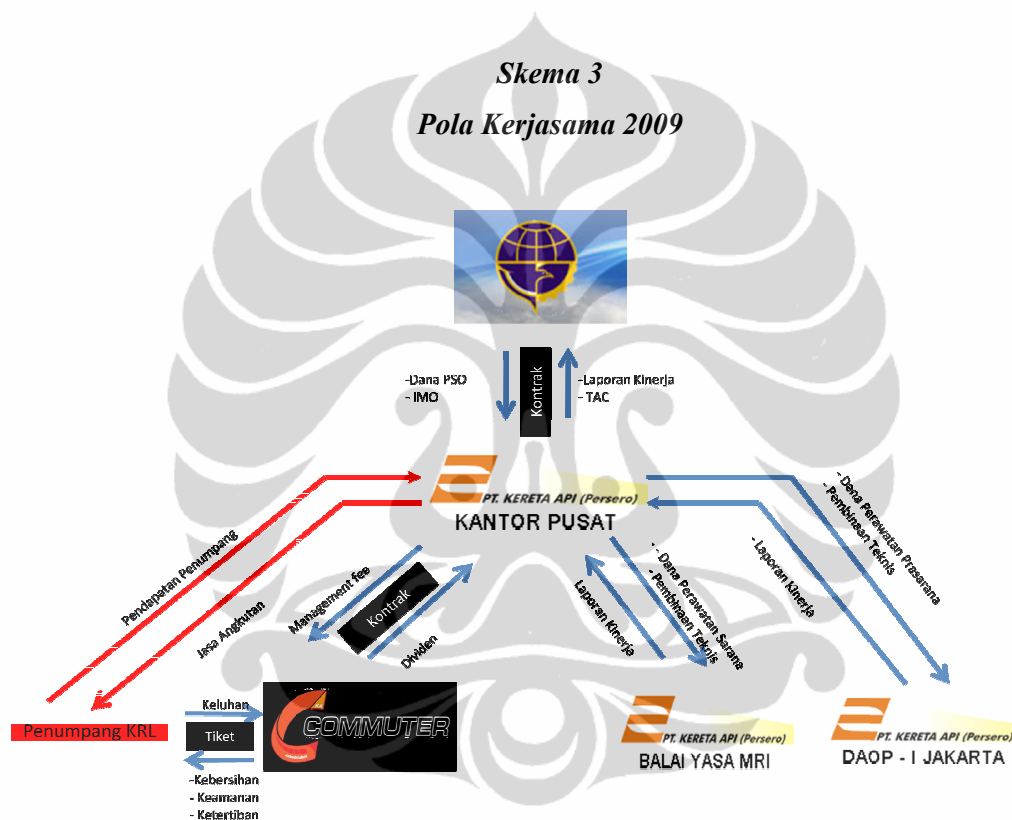
Tabel 5
Tabel Aktifitas Perubahan

PRA-TRANSISI	Masa TRANSISI	STABIL
<p>Hal-hal Yang sudah harus tersedia pada saat <i>Soft Launching</i> adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Akta Pendirian PT KCJ <ol style="list-style-type: none"> a. BoD dan BoC b. Modal disetor c. Neraca Awal 2. Daftar Aset yang akan di imbrogkan kepada PT KCJ 	<p>Hal-hal Yang sudah harus tersedia pada Masa Transisi adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengesahan dari DepKumHam 2. Ijin Usaha dan Ijin Operasi dari Dephub 3. Business Plan, RJPP, RKAP, Organisasi dan Tata Laksana, Sistem dan Prosedur (Keuangan, SDM, Pengadaan dll) 4. Kontrak Kerjasama dengan PT KA (TAC, Sewa Menyewa) dan Pemerintah (PSO) 	<p>Hal-hal yang sudah harus tersedia pada masa stabil adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Imbrog Aset ke PT KCJ 2. Mono status pegawai 3. Perubahan Anggaran Dasar, berkaitan dengan perubahan struktur modal
<p>Hal-hal yang harus dilakukan pada masa Pra Transisi :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengurus pengesahaan PT ke Dep KUM dan HAM 2. Mengurus ijin usaha dan operasi kereta api ke Dephub 3. Membuat Business Plan, RJPP, RKAP, Organisasi dan Tatalaksana, Sistem dan Prosedur (Keuangan, SDM, Pengadaan dll) 4. Menyusun draft kontrak dengan PT.KA (TAC, sewa menyewa) dan Pemerintah (PSO) 	<p>Hal-hal yang harus dilakukan pada masa Transisi adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Appraisal Aset yang akan diimbrogkan. 2. KRL baru diadakan oleh AP Jabodetabek. 3. Pegawai diberikan pilihan untuk menjadi pegawai PT KCJ atau PTKA. 	<p>Hal-hal yang harus dilakukan pada masa full operasi adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan pelayanan 2. Meningkatkan skala ekonomi dan pengembangan perusahaan melalui kemampuan sendiri atau Aliansi Strategis

⁵¹ Studi Kelayakan , *Op. Cit*, hal. 6

Catatan: Pada masa Pra-Transisi, karena PT KCJ belum memiliki izin usaha atau izin operasi, maka semua kegiatan usaha dan operasi perkeretaapian di Jabodetabek masih tetap diselenggarakan oleh PT KA sepenuhnya.

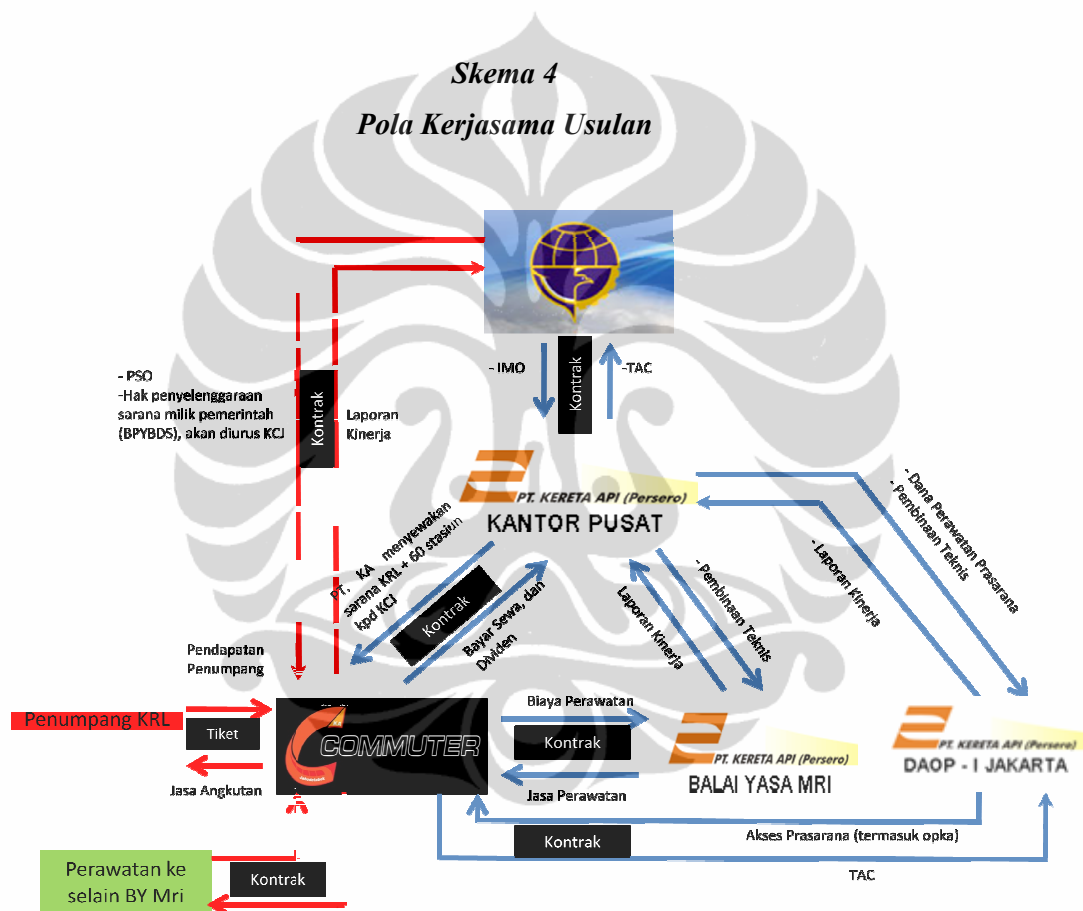
Pola kerjasama yang terjadi di tahun 2009 sampai 2010 ini sebagaimana tergambar dalam skema di bawah ini.



Dengan pola kerjasama ini maka PT KCJ belum dapat sepenuhnya disebut sebagai Penyelenggara Sarana maupun Prasarana seperti yang dimaksud dalam UUKA. PT KCJ praktis baru mempunyai peran yang sedikit lebih besar daripada perusahaan *outsourcing* atau perusahaan pemborongan yang ditugaskan untuk memberikan pelayanan kepada pengguna KRL, menjual tiket kereta dan pemasarannya. Tugas yang sedikit lebih dari perusahaan *outsourcing* adalah adanya peran perusahaan dan pengelolaan stasiun. Sementara untuk kewenangan pembangunan/renovasi stasiun landasannya masih dipertanyakan, karena untuk

menjalankan kebijakan itu tentunya memerlukan biaya yang besar dan tidak mungkin dapat diperoleh hanya dari Pembayaran Jasa/*Management Fee* kecuali dengan penambahan modal yang dikhususkan penggunaannya untuk tujuan pembangunan/renovasi stasiun.

Pola kerjasama antara PT KA dan PT KCJ yang lebih sesuai dengan tujuan Inpres No. 5 tahun 2008 dan UUKA dimana PT KCJ dapat lebih berperan sebagai Penyelenggara Sarana sebagaimana digambarkan dalam skema di bawah ini:



Usulan Pola kerjasamayang diusulkan setelah tahun 2011

Pola kerjasama ini telah beberapa kali di sampaikan PT KCJ dalam beberapa kali Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa, namun perubahan ini menuntut waktu yang lebih panjang karena selain faktor-faktor eksternal dari PT KCJ termasuk keterbatasan peraturan perundangan, faktor-faktor internalpun harus dipertimbangkan diantaranya kesiapan Sumber Daya Manusia, Teknologi

Perawatan Sarana, 'keikhlasan' Induk Perusahaan (PT KA) untuk melepas sepenuhnya divisi usaha angkutan Jabodetabek kepada PT KCJ dan sebagainya.

Dengan perubahan pola kerjasama di atas maka PT KCJ sepenuhnya telah mengoperasikan sarana Perkeretaapian, baik sarana milik sendiri maupun sarana milik PT KA yang disewa oleh PT KCJ. Perubahan pola kerjasama ini akan lebih sesuai dengan maksud diterbitkannya Inpres No. 5 tahun 2008 yaitu untuk meningkatkan kualitas pelayanan kereta api nasional.

