

## BAB 4 PENUTUP

### 4.1. *Kesimpulan*

Berdasarkan apa yang telah diuraikan oleh penulis pada bab-bab sebelumnya, pada bab ini penulis mencoba menyimpulkan apa yang menjadi jawaban atas permasalahan yang terdapat dalam tesis ini sebagaimana diuraikan di bawah ini

#### 4.1.1. *Mengenai pengaturan hak dan kewajiban para pihak pada perjanjian kerjasama operasi sarana dan prasarana perkeretaapian dan pelaksanaannya*

Suatu Perjanjian harus memenuhi syarat sahnya perjanjian, yaitu kata sepakat, kecakapan, hal tertentu, dan suatu sebab yang halal, sebagaimana ditentukan dalam pasal 1320 KUH Perdata. Dengan dipenuhinya empat syarat sahnya perjanjian tersebut, maka suatu perjanjian menjadi sah dan mengikat secara hukum bagi para pihak yang membuatnya.

Perjanjian diantara para pihak dengan objek operasi sarana perkeretaapian yang menjadi bahan penelitian dalam tesis baru pertama kali terjadi di Indonesia, belum ada data pembanding ataupun perjanjian yang sama yang dapat dibandingkan baik isinya maupun pada sisi pelaksanaannya. Sebagai acuannya maka selama berlakunya UUKA hak dan kewajiban para pihak harus memenuhi syarat-syarat yang digariskan UUKA tersebut termasuk peraturan pelaksanaannya.

Perjanjian diantara PT KA dan PT KCJ sebenarnya merupakan perjanjian diantara Penyelenggara Sarana Perkeretaapian (PSP) dimana sebagian kewenangan PT KA dilaksanakan oleh PT KCJ.

Pasal 31 ayat (1) UUKA memberikan peluang kerjasama seperti ini sebagaimana diatur:

*Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.*

Hak dan kewajiban para pihak dalam Perjanjian tidak lepas dari kewajiban PSP berdasarkan UUKA, karena UUKA menjadi dasar pembentukan Perjanjian dan Addendumnya. Berdasarkan undang-undang, dalam menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum PSP mempunyai kewajiban:

1. wajib memiliki izin usaha dan izin operasi
2. wajib memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian.
3. wajib melakukan perawatan sarana berdasarkan norma, standar, dan kriteria sarana perkeretaapian.
4. wajib melakukan pengujian dan pemeriksaan terhadap sarana perkeretaapian yang pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan hukum atau lembaga yang mendapat akreditasi dari Pemerintah.
5. wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
6. wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis.
7. Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib:

- a. mengutamakan keselamatan dan keamanan orang;
  - b. mengutamakan pelayanan kepentingan umum;
  - c. menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan;
  - d. mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat; dan
  - e. mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.
8. wajib mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.
  9. apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti biaya yang telah dibayar oleh orang yang telah membeli karcis.
  10. pelayanan angkutan orang harus memenuhi standar pelayanan minimum.meliputi pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan, dan di stasiun tujuan.
  11. bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
  12. Dalam pengoperasian sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan.

Sebagian dari kewajiban-kewajiban PT KA telah dilaksanakan oleh PT KCJ khususnya berkaitan dengan fungsi pelayanan kepada para pengguna jasa kereta api.

Sementara hak dan kewajiban para pihak dalam hubungannya dengan Perjanjian dan Addendumnya sebagian besar menyangkut hubungan antara PTKA sebagai Penyelenggara Sarana kepada PT KCJ yang menjalankan fungsi pelayanan kepada para pengguna jasa KRL termasuk kewenangan inovasi-inovasi dalam rangka meningkatkan fungsi pelayanan itu, misalnya dengan rencana penggunaan teknologi e-ticketing. Selain dari itu, PT KCJ mempunyai wewenangan untuk melakukan pengusaha/pengelolaan stasiun termasuk pembangunan/renovasi stasiun-stasiun yang berada di bawah tanggung jawabnya.

Pada pelaksanaannya Perjanjian mengalami hambatan oleh sebab itu 4 (empat) bulan kemudian para pihak sepakat untuk mengadakan addendum dalam rangka untuk menanggulangi hambatan itu atau paling tidak mengurangnya.

#### 4.1.2 *Mengenai hambatan pelaksanaan perjanjian kerjasama*

Seperti yang telah dijelaskan pada bab terdahulu, beberapa hambatan dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama yang telah teridentifikasi adalah:

1. Penunjukan pelaksanaan PSO oleh pemerintah masih kepada PT KA;
2. Kewenangan PT KCJ untuk membangun atau merenovasi stasiun-stasiun yang merupakan asset Negara tidak dilandasi dengan dasar hukum yang kuat;
3. Permasalahan perpajakan dalam hal pengadaan dan perawatan KRL akibat adanya keterbatasan dari sisi peraturan perundangan
4. Belum jelasnya tanggung jawab hukum dalam terjadinya kecelakaan dalam operasional jasa transportasi KRL

4.1.3. *Mengenai kesesuaian perjanjian kerjasama dengan tujuan pembentukan anak perusahaan PT KA untuk mencapai tujuan sebagaimana digariskan dalam Inpres No. 5 tahun 2008 dan program revitalisasi jasa angkutan perkeretaapian*

Berdasarkan analisa atas apa yang menjadi tujuan Inpres No. 5 tahun 2008, khusus yang berkaitan dengan pelayanan jasa kereta api di wilayah Jabodetabek yaitu:

*Merevitalisasi perkeretaapian nasional berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, melalui:*

- a. Pemisahan operasi sarana dan prasarana perkeretaapian;*
  - b. Pemisahan operasi manajemen kereta api Jabodetabek;*
- untuk meningkatkan kualitas pelayanan kereta api nasional.*

dan kaitannya dengan analisa yang disampaikan pada bab-bab terdahulu, maka secara kasat mata, Perjanjian dan Addendumnya belum sepenuhnya sejalan dengan tujuan pemisahan divisi usaha angkutan Jabotabek dari PT KA kepada PT KCJ berdasarkan Inpres No. 5 tahun 2008 tersebut. Apa yang telah diperoleh dengan Perjanjian dan Addendum tersebut masih merupakan proses menuju cita-cita besar peningkatan kualitas pelayanan kereta api nasional.

#### **4.2. Saran**

Dengan diberlakukannya UUKA menandai era baru perkeretaapian di Indonesia, dengan menghilangkan monopoli oleh pemerintah atau BUMN, serta membuka peluang investasi oleh pemerintah daerah dan swasta untuk mendorong kompetisi dan peningkatan pelayanan ditambah dengan adanya program pemerintas untuk merevitalisasi perkeretaapian nasional yang harus dilakukan secara komprehensif dari hulu sampai ke hilir, karena reformasi secara parsial

kurang berhasil membuat perubahan yang signifikan. Revitalisasi juga harus didukung oleh kemauan politik yang tinggi di birokrasi dan parlemen serta penguatan kapasitas kelembagaan dan peningkatan kualitas SDM perkeretaapian.

Mengingat hal tersebut di atas dan berdasarkan analisa atas apa yang telah penulis sampaikan pada bab-bab terdahulu maka saran yang dapat penulis sampaikan adalah:

1. Segera dilakukan penyesuaian peraturan perundangan yang berlaku agar lebih sejalan dengan UUKA sehingga dalam pelaksanaannya tidak terjadi ketimpangan dan kebingungan;
2. Memperkuat *policy* atau kebijakan pemerintah untuk mengutamakan jasa transportasi mssal, seperti kereta api, demi untuk menanggulangi permasalahan perkotaan yang sangat pelik yaitu kemacetan;
3. Segera menanggulangi kelemahan institusional dan kepastian hukum yang berasal dari peraturan perundangan dan pemerintah sendiri. Hal ini terbukti dengan belum konsistennya keputusan mengenai pemisahan sebagaimana digariskan Inpres 5 tahun 2008 maupun Undang-Undang Perkeretaapian No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian dengan peraturan pelaksanaan yang mendukung kebijakan itu.