

BAB III

TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. KERETA API INDONESIA DAN PT. HUTAMA KARYA TERHADAP JATUHNYA CRANE DI LOKASI PROYEK DOUBLE-DOUBLE TRACK KERETA API JATINEGARA

PT. KERETA API INDONESIA

A. Sejarah PT. Kereta Api Indonesia Sebagai Bentuk Usaha

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM) menggunakan lebar sepur 1435 mm.

Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875. Rute pertama SS meliputi Surabaya-Pasuruan-Malang. Keberhasilan NISM dan SS mendorong investor swasta membangun jalur kereta api seperti Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtram Maatschappij (OJS), Pasoeroean Stoomtram Maatschappij (Ps.SM), Kediri

Stoomtram Maatschappij (KSM), Probolinggo Stoomtram Maatschappij (Pb.SM), Modjokerto Stoomtram Maatschappij (MSM), Malang Stoomtram Maatschappij (MS), Madoera Stoomtram Maatschappij (Mad.SM), Deli Spoorweg Maatschappij (DSM).

Selain di Jawa, pembangunan jalur kereta api dilaksanakan di Aceh (1876), Sumatera Utara (1889), Sumatera Barat (1891), Sumatera Selatan (1914), dan Sulawesi (1922). Sementara itu di Kalimantan, Bali, dan Lombok hanya dilakukan studi mengenai kemungkinan pemasangan jalan rel, belum sampai tahap pembangunan. Sampai akhir tahun 1928, panjang jalan kereta api dan trem di Indonesia mencapai 7.464 km dengan perincian rel milik pemerintah sepanjang 4.089 km dan swasta sepanjang 3.375 km.

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah nama menjadi Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta

Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998.

Saat ini, PT Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tujuh anak perusahaan/grup usaha yakni PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Commuter Indonesia (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistik (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (2015).¹

B. Organ Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia

Struktur Organisasi PT. KAI (Persero) di tingkat pusat terdapat *Board of Directors* terdiri dari Direktur Utama dan Direktur lainnya yang mengepalai Direktorat, dimana setiap Direktorat dibuat oleh Kepala Sub Direktorat atau Kepala Bidang yang disebut dengan istilah *Vice President (VP)*. Selain itu, juga terdapat dua pusat yaitu : Pusat keselamatan dan manajemen resiko serta pusat perencanaan & pengembangan. Ditambah tiga Divisi Pusat, yaitu : Divisi Sarana, Divisi Pelatihan dan Divisi Properti yang masing-masing dikepalai oleh seorang pejabat setingkat *Executive Vice President (EVP)*. Terdapat pula sekretaris perusahaan yang juga dikepalai oleh pejabat setingkat *EVP* yang membawahi empat *Vice President (VP)*, yaitu *VP Corporate Document Management*, *VP Corporate Social Responsibility*, *VP*

¹ https://kai.id/corporate/about_kai/ diakses pada tanggal 21, September, 2018 pada pukul 16:53 wib

Public Relations, VP General Affair. Susunan Directing PT. Kereta Api

Indonesia :

No	Nama	Jabatan
1	Djoko sarwoko	Komisaris Utama
2	Danag parakesit	Komisaris Independent
3	Ashwin Sasongkos S	Komisaris
4	Umiyatun Hayati Triastuti	Komisaris
5	Muchtar Arifin	Komisaris
6	Hermanto Dwiatmoko	Komisaris
7	Reza Primadi	Komisaris
8	Edi Sukmoro	Direktur Utama
9	Candra Purnama	Direktur Komersial
10	Bambang Eko Martono	Direktur Operasi
11	Slamet Suseno Priyanto	Direktur Pengelolaan Prasarana
12	Rono Pradipto	Direktur Sarana
13	Ahmad Herlianto	Direktur Keselamatan dan Keamanan
14	Kuncoro Wibowo	Direktur SDM, Umum, dan TI
15	Eddi Hatiyadhi	Direktur Aset tanah dan Bangunan

16	Kurniadi Atmosasmito	Direktur Keuangan
----	----------------------	-------------------

Tabel Organ PT. KAI²

C. **Tanggung Jawab Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia**

Dalam perusahaan pengurusan harus dilaksanakan sesuai dengan kepentingan Perseroan, Badan Usaha Milik Negara diberi batasan dalam UUBUMN begitu juga dengan Perseroan Terbatas juga diberikan batasan dalam UUPT dan Anggaran dasar. Prinsip akuntabilitas dalam Good Corporate Governance merupakan kejelasan fungsi, pelaksanaan dan pertanggung jawaban Organ sehingga pengelolaan perusahaan terlaksana secara efektif. Pelaksanaan tugas oleh masing-masing anggota Direksi tetap merupakan tanggung jawab Bersama dilihat berdasarkan prinsip akuntabilitas. Direksi dituntut untuk bertanggung jawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan dan tujuan perseroan, serta mewakili perseroan, baik di dalam maupun di luar pengadilan. Direksi dengan itikad baik dan penuh tanggung jawab harus menjalankan tugas untuk kepentingan dan usaha perseroan. Akuntabilitas adalah salah satu prinsip dari tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance). Ketentuan Tata Kelola Perusahaan yang Baik bagi BUMN berpedoman pada Peraturan Menteri BUMN No. PER-01/MBU/2011 Tentang Penerapan Tata Kelola Perusahaan yang Baik (Good Corporate Governance) pada Badan Usaha Milik Negara. Akuntabilitas sebagai kewajiban-kewajiban dari individu-

² <http://hafizhcp16.blogspot.com/2016/10/pt-kai-tbk.html> diakses pada tanggal 21, September, 2018 pada pukul 17:24 wib

individu atau penguasa yang dipercayakan untuk mengelola sumber-sumber daya publik dan yang bersangkutan dengannya untuk dapat menjawab hal-hal yang menyangkut pertanggung jawabannya. Terkait erat dengan instrumen untuk kegiatan kontrol terutama dalam hal pencapaian hasil pada pelayanan publik dan menyampaikan secara transparan³.

1. Direksi

Berwenang dan bertanggung jawab penuh atas pengurusan PT. KAI, mewakili PT. KAI baik di dalam maupun di luar pengadilan.

2. Komisaris dan Dewan Pengawas

Komisaris dan Dewan Pengawas bertanggung jawab penuh atas pengawasan PT. KAI untuk kepentingan PT. KAI

3. Pengawas Intern

Pengawas Intern bertanggung jawab atas menjadi aparat pengawas intern PT. KAI.

4. Komite Audit

Komite Audit yang bekerja secara kolektif dan berfungsi membantu komisaris dan dewan pengawas dalam melakukan tugasnya terhadap PT.KAI bertanggung jawab kepada komisaris dan dewan pengawas dalam hal mengaudit data-data yang diperoleh untuk kepentingan PT. KAI.

5. Dewan Pengawas

³ <http://repository.usu.ac.id/handle/123456789/66873> diakses pada tanggal 22, September 2018 pada pukul 20:00wib

Dewan Pengawas bertanggung jawab atas apa isi rancangan yang dikerjakan PT. KAI untuk kurun waktu jangka yang panjang atau pendek⁴.

PT. Utama Karya

A. Sejarah PT. Utama Karya Sebagai Bentuk Usaha

PT Utama Karya (Persero), awalnya merupakan perusahaan swasta Hindia Belanda dengan nama "*Hollandsche Beton Maatschappij*". Kemudian, pada 1961, Perseroan dinasionalisasi dengan PN Utama Karya melalui Peraturan Pemerintah (PP) RI No. 61.1961 Tanggal 29 Maret 1961. Sejak fase transformasi ini, PN. Utama Karya telah menghasilkan karya konstruksi yang bernilai sejarah dan monumental seperti Gedung DPR/MPR RI dan Monumen Patung Pancoran. Di saat konstruksi mengenal teknologi beton pra tekan di Indonesia, PN. Utama Karya telah mengenalkan sistem prategang BBRV dari Swiss. Sebagai bentuk profesionalisme terhadap teknologi ini, PN. Utama Karya membentuk divisi khusus prategang. Pada dekade ini Utama Karya berubah status menjadi PT. Utama Karya (Persero). Status perusahaan berubah menjadi Perseroan Terbatas berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 14 tahun 1971 juncto Akta Perseroan Terbatas No. 74 tanggal 15 Maret 1973, juncto Akta Perubahan No.48 tanggal 8 Agustus 1973 yang keduanya dibuat dihadapan Notaris Kartini Mulyadi,

⁴ Hasil wawancara dengan ibu Erna, PT. Utama Karya pada tanggal 21 September 2018 pada pukul 14:00wib

SH yang kemudian berdasarkan Surat Keputusan Bersama Direksi dan Dewan Komisaris No. DU/MK.136/KPTS/03/2009⁵.

B. Organ Perusahaan PT. Utama Karya

1. Rapat Umum Pemegang Saham

Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) merupakan organ perusahaan yang memegang kekuasaan tertinggi dan memegang segala wewenang yang tidak diserahkan kepada direksi atau komisaris. RUPS berhak memperoleh seluruh informasi yang relevan tentang perusahaan dan meminta pertanggung jawaban dewan komisaris dan direksi yang berkaitan dengan pengelolaan perseroan.

2. Dewan Komisaris

Dewan Komisaris adalah organ utama perusahaan dengan tugas dan tanggungjawab secara mengawasi pengelolaan Perseroan dan memberikan nasihat kepada Direksi jika dipandang perlu demi kepentingan Perseroan. Dewan Komisaris bertanggung jawab memastikan agar Direksi dalam kondisi apapun memiliki kemampuan dalam menjalankan tugasnya. Dalam melaksanakan tugasnya, Dewan Komisaris PT. Utama karya (Persero) selalu berpegang teguh kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku, Anggaran Dasar

⁵ file:///C:/Users/rizckyjh/Downloads/17.05.027_bab1.pdf di akses pada tanggal 21, September, 2018 pada pukul 18:11 wib

Perseroan, panduan Bagi Dewan Komisaris dan Direksi (*Board manual*) dan Etika Dewan Komisaris yang telah disepakati.

Prinsip-prinsip yang dikembangkan Dewan Komisaris dalam melaksanakan tugasnya adalah:

- a. Dewan Komisaris akan melakukan pengawasan baik diminta atau tidak diminta oleh Direksi dan/atau Pemegang Saham
- b. Pengawasan yang dilakukan Dewan Komisaris tidak akan berubah menjadi pelaksanaan tugas-tugas eksekutif, karena pelaksanaan tugas-tugas eksekutif Perusahaan merupakan kewenangan Direksi.
- c. Pengawasan yang dilakukan Dewan Komisaris dilaksanakan baik untuk keputusan yang sudah diambil (*ex post facto*) maupun terhadap putusan yang akan diambil (*preventive basis*)
- d. Fungsi pengawasan dapat dilakukan oleh masing-masing Anggota Dewan Komisaris namun keputusan pemberian nasihat dilakukan atas nama Dewan Komisaris secara kolektif (sebagai *Board*) atau dilakukan bukan hanya dengan sekedar menerima informasi dari Direksi/RUPS, melainkan juga dapat dilakukan dengan mengambil tindakan-tindakan yang bersifat kolektif. Fungsi pengawasan adalah proses yang berkelanjutan. Oleh karena

itu, Dewan Komisaris berkomitmen tinggi untuk menyediakan waktu dan melaksanakan seluruh tugas Dewan Komisaris secara bertanggung jawab.

3. Direksi

Berdasarkan Anggaran Dasar Perseroan, Direksi bertanggungjawab atas tercapainya kepentingan, maksud dan tujuan perseroan dengan tugas memimpin, mengurus dan mengendalikan perseroan atas dasar itikad baik dan tanggungjawab. Keanggotaan dan komposisi Direksi ditetapkan Pemegang Saham dengan kualifikasi personil yang memiliki integritas, keahlian, kompetensi dan reputasi yang memadai. Direksi membentuk struktur organisasi yang bertanggungjawab dalam mengelola perusahaan. Direksi dibantu oleh Kepala Satuan Pengawas Intern (KSPI), Sekretaris Perusahaan, dan struktural yang dibentuk berdasarkan kebutuhan. Direksi menindaklanjuti temuan audit dan rekomendasi dari SPI, auditor eksternal dan/atau hasil pengawasan otoritas lain. Direksi mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugasnya kepada Pemegang Saham melalui RUPS.

4. Komite Audit

Komite yang dibentuk oleh Dewan Komisaris untuk membantu tugas Dewan Komisaris dalam menilai kecukupan sistem pengendalian internal, kecukupan pelaporan dan pengungkapan laporan keuangan

serta tugas-tugas lain seperti yang tercantum dalam Piagam Komite Audit. Komite Audit diketuai seorang Anggota Dewan Komisaris, yang juga merangkap sebagai Anggota Komite Audit. Keanggotaan Komite Audit sekurang-kurangnya terdiri dari 1 (satu) orang Dewan Komisaris dan sekurang-kurangnya 2 (dua) orang anggota lainnya yang berasal dari luar Perusahaan.

5. Komite Manajemen Resiko

Komite Manajemen Resiko membantu dewan komisaris dalam menyusun kebijakan penilaian resiko dan pengelolaan resiko serta dalam mengkaji kecukupan, kelengkapan dan efektifitas penerapan proses-proses manajemen resiko yang dilakukan perseroan, dan memberikan rekomendasi untuk perbaikan-perbaikan yang dirasakan perlu, kepada dewan komisaris.

Komite manajemen resiko bertanggung jawab langsung kepada dewan komisaris dan bersifat mandiri baik dalam pelaksanaan tugas serta dalam pelaporannya.

6. Sekretaris Perusahaan

Sekretaris Perusahaan PT. Utama Karya memiliki misi membantu direksi dalam menyelenggarakan kegiatan korporat dan menjaga hubungan baik Antara perseroan dengan regulator dan lembaga-lembaga lain baik kalangan investor, masyarakat luas, dan stakeholders lainnya. Selain itu sekretaris perusahaan juga melaksanakan tugas-tugas lain yang dipercayakan direksi sehubungan

dengan peran sebagai pengelola informasi yang terkait dengan lingkungan bisnis perseroan.

Dengan kedudukannya seperti itu perusahaan menyadari pentingnya peranan sekretaris perusahaan dalam memperlancar hubungan Antara perseroan dengan stakeholders serta dipenuhinya ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Pembinaan hubungan baik dengan stakeholders, khususnya pemegang saham akan sangat mendukung kelancaran bisnis dan pengembangan usaha perseroan.

7. Satuan Pengawas Intern.

Satuan Pengawas Intern (SPI) sebagai salah satu unsur dalam organisasi PT. Utama Karya guna membantu manajemen sesuai fungsinya melakukan current audit di dalam pengendalian dan pengawasan efektivitas kinerja perusahaan, sehingga apa yang menjadi tujuan dan sasaran perusahaan di tahun 2018 dapat dicapai sesuai dengan strategi yang ditetapkan, sehingga di tahun 2018 SPI dapat meningkatkan kinerja perusahaan dari tahun-tahun sebelumnya. Unit SPI dipimpin oleh seorang kepala dan bertanggung jawab secara langsung kepada direktur utama dan membawahi Departemen Pengawasan Keuangan serta Departemen Pengawas Operasional. Kepala SPI bertanggung jawab atas akuntabilitas pelaksanaan tugas dan wewenang SPI. Sehubungan dengan bantuan konsultasi internal bagi unit kerja lain, khususnya konsultasi mengenai pengawasan dan pengendalian dan koordinasi dengan komite audit untuk mengevaluasi kinerja perseroan

dan menangani permasalahan hasil audit dilaksanakan oleh pengawas fungsional maupun eksternal.

No	Nama	Jabatan
1	Arlen Tobana Pakpahan	Komisaris
2	M.I. Zulkarnain Duki	Komisaris
3	Achmad Hermanto Dardak	Komisaris Utama
4	Max Tamaela	Komisaris
5	Achmad Budhi Patria	Komisaris
6	Eddy Yusbar Badarudin	Komisaris
7	I Gusti Ngurah Putra	Direktur Utama
8	R Soetanto	Direktur
9	Bambang Pramusinto	Direktur
10	Sugeng Rochadi	Direktur
11	Anis Anjayani	Direktur
12	Putut Ariwibowo	Direktur

C. Tanggung Jawab Perusahaan PT. Hutama Karya

PT. Hutama Karya merupakan suatu perusahaan BUMS (Badan Usaha Milik Swasta) yang memiliki tanggung jawab yang termasuk dalam tanggung jawab terbatas. Timbulnya prinsip tanggung jawab terbatas berkaitan erat dengan didapatnya status perseroan sebagai badan hukum. Sebelum perseroan menjadi badan hukum, maka sesuai dengan Pasal 39 KUHD ,

masing-masing pengurusnya bertanggung jawab secara pribadi untuk keseluruhan⁶ Hal ini juga berlaku bagi pemegang saham, seperti yang diatur dalam Pasal 3 ayat (2), yang menentukan bilamana persyaratan perseroan sebagai badan hukum belum terpenuhi, maka ketentuan mengenai tanggung jawab pemegang saham yang hanya terbatas pada besarnya nilai saham yang disetorkan tidaklah berlaku⁷

“...Limited Liability Company protects its owners (called "members") from personal liability for the debts and obligations of the organization.”⁸

Perseroan terbatas melindungi pemiliknya dari tanggung jawab pribadi atas utang dan kewajiban organisasi.

“Owners (called "members") protected from "personal" liability for debts of the business

Members can participate in management and still gain personal liability protection”⁹

Pemilik/pemegang saham dilindungi dari tanggung jawab secara pribadi atas utang bisnis perseroan. Meskipun, pemilik kemudian menjadi pengurus perseroan, tetap mendapatkan perlindungan dari tanggung jawab pribadi.

⁶ H.M.N. Purwosutjipto. *opcit* . Hlm. 102

⁷ Pasal 3 ayat (2) UU Perseroan Terbatas

⁸ <http://www.colleylaw.com/media/Limited%20Liability%20Company.pdf>. Diunduh tanggal 21 April 2018

⁹ *ibid*

Dari kedua hal di atas dapat disimpulkan bahwa para pemegang saham tidak bertanggung jawab secara pribadi terhadap utang maupun kewajiban perseroan yang timbul dari perikatan maupun tindakan hukum lain yang dilakukan oleh perseroan atas nama perseroan.

Tanggung jawab terbatas memberikan tabir perlindungan bagi setiap pemegang saham, sehingga terlepas dari tuntutan pihak ketiga yang timbul atas kontrak atau perikatan yang dilakukan oleh perseroan¹⁰ Harta benda pribadi milik pemegang saham tidak dapat disita atau digugat untuk dibebankan tanggung jawab perseroan tersebut. Bagi perseroan yang berbentuk badan hukum seperti perseroan terbatas, koperasi, dan lain-lain, maka secara hukum prinsipnya harta bendanya terpisah dari harta benda pendirinya/pemilikinya. Karena itu, tanggung jawab secara hukum juga dipisahkan dari harta benda pribadi pemilik perusahaan yang berbentuk badan hukum tersebut. Keterpisahan tanggung jawab hukum antara perseroan dengan pribadi pemegang saham tersebut mempertegas ciri dari perseroan terbatas bahwa pemegang saham hanya bertanggung jawab sebatas nilai saham yang dimilikinya dan tidak meliputi kekayaan pribadinya¹¹

¹¹ Rustamaji Purnomo : Penerapan Doktrin Piercing The Corporate Veil Pada Perseroan Terbatas (studi kasus PT. Djaya Tunggal dan PT. Bank Perkembangan Asia). 2008. Hlm. 49.

“The principal advantage of limited liability is in encouraging investment by passive investors in risky enterprises, particularly where these investors are poor monitors of managers.”

Kelebihan dari adanya prinsip tanggung jawab terbatas adalah dalam menarik investor atau pemodal, terutama para investor yang memiliki sedikit informasi atau memiliki keterbatasan dalam pengawasan kegiatan dan aktivitas perseroan¹²

Proyek Double-Double Track Kereta Api di Jatinegara

A. Kronologi terjatuhnya crane di lokasi pengerjaan proyek double-double track kereta api di Jatinegara Jakarta timur.

Dalam pengerjaan proyek double-double track kereta api di daerah Jatinegara terjadi permasalahan yang menyebabkan kerugian yaitu terjadinya peristiwa dimana ambruknya bantalan crane pengangkat double track kereta yang menyebabkan empat pekerja tewas di jalan Matraman Raya, Jatinegara, Jakarta Timur. Kejadian itu terjadi pada dini hari sekitar pukul 05:00 WIB. Korban diduga tewas akibat tertimpa bantalan rel yang sempat diangkat alat berat.

Mula dari kejadian tersebut pada dini hari jam 05:00 WIB pekerjaan kontruksi dilaksanakan, pada kejadian tersebut operator crane yaitu (Ahmad

12 William J. Carney. 5620 Limited Liability. James Howard Candler, Professor, Emory University, School of Law © Copyright 1999.

Nasikin) bertugas dengan persetujuan kepala proyek yaitu (Iman) dimana pada jam 05:00 WIB adalah waktunya istirahat atau pemberhentian pekerjaan shift sore yang mulainya jam 20:00 WIB hingga 04:00 WIB dilanjutkan lagi oleh shift pagi yaitu jam 08:00 WIB hingga 16:00 WIB. Empat pekerja yang bekerja sekaligus menjadi korban saat itu pada jam 05:00 WIB tersebut adalah Jaenudin (44), Dami (25), Jana (44), dan Joni (34).

Pada saat pengerjaan proyek tersebut pengawas proyek yang memberikan izin untuk mengerjakan proyek pada saat itu tidak hadir ditempat, hanya operator crane dan empat pekerja tersebut. Pengawas proyek tersebut berada di kediamannya yaitu di Bekasi. Operator crane menghimbau para empat petugas untuk naik ke atas proyek untuk segera bekerja dengan tidak mengecek keadaan apakah sudah aman atau tidak, saat empat pekerja tersebut hendak mengikuti arahan operator terjadilah peristiwa ambruknya bantalan crane pengangkat double track kereta tersebut dan menyebabkan empat pekerja tersebut tewas. Saat mulai mengerjakan pekerjaannya empat petugas tersebut tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD), sebenarnya perusahaan PT. Hutama Karya yang menyediakan jasa kontruksi tersebut telah memberikan sarana Alat Pelindung Diri (APD) sesuai dengan aturan keselamatan.

B. Prosedur keselamatan kerja kontruksi

Keselamatan kerja bagi pekerja kontruksi sangat hal yang paling utama, karena dalam hal bekerja mereka berhubungan langsung di lapangan area

kontruksi itu sendiri, dulu para ahli beranggapan bahwa kecelakaan di suatu tempat kerja merupakan kesalahan pekerja itu sendiri, tetapi sekarang anggapan itu salah karena kecelakaan kerja mempunyai beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan itu terjadi.

Keselamatan Kerja adalah mutlak untuk dijadikan sebagai bagian dari proses manajemen khususnya manajemen proyek, karena menyangkut banyak aspek yang sudah barang tentu dampaknya akan menimbulkan kerugian yang cukup besar dikemudian hari. Jumlah Kecelakaan Kerja setiap tahun semakin meningkat, hal ini didasari karena kurangnya respek dari manajemen terhadap masalah K3LL.

Penyebab Kecelakaan kerja pada umumnya disebabkan akibat adanya sikap dan perilaku pekerja yang tidak aman dan kondisi lingkungan kerja yang tidak aman. Hal ini tentunya diakibatkan oleh beberapa hal, yaitu : tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) yang sesuai, tidak mengikuti prosedur kerja yang telah ditetapkan, tidak mematuhi peraturan kerja yang sudah ditetapkan, tidak berhati-hati serta kondisi fisik yang lemah namun tetap memaksakan untuk bekerja¹³

Pekerja proyek harus menggunakan alat-alat yang memadai dengan standar umum agar kecelakaan kerja berkurang, adanya alat pelindung diperuntukan untuk pekerja kontruksi dan harus benar-benar berkualitas agar tercipta rasa nyaman, dan aman saat bekerja. Antara lain adanya Alat

¹³ <https://www.indonesiasafetycenter.org/news/1-kesehatan-dan-keselamatan-kerja-dalam-bidang-konstruksi-k3-konstruksi>, diakses pada 15 Agustus 2018 jam 15:00 wib.

pelindung diri, Helm, Sabuk keselamatan, Sarung tangan, Masker dan lain-lain yang sesuai standar nasional¹⁴.

Pekerja konstruksi DDT Jatinegara tersebut tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) padahal PT. Utama Karya telah memberikan alat sarana Alat Pelindung Diri untuk pekerja konstruksi di lapangan.

C. Tanggung jawab atas kejadian kecelakaan konstruksi

Dalam suatu pekerjaan konstruksi terkadang terjadi kecelakaan kerja yang disebabkan kelalaian ataupun sesuatu hal yang tidak dikehendaki, maka untuk menangani suatu kecelakaan kerja maka adanya suatu tanggung jawab hukum agar terjaminnya suatu hak dan kewajiban. Setiap perusahaan, diwakili direksi, bertanggung jawab secara hukum atas setiap kecelakaan kerja yang terjadi di perusahaan tersebut. Normatifnya, pimpinan perusahaanlah yang bertanggung jawab menyelenggarakan keselamatan kerja. Tanggung jawab itu bukan hanya mengenai kerugian yang timbul akibat kecelakaan, tetapi juga memastikan bahwa pekerja yang mengalami cacat karena kecelakaan tak diputus hubungan kerjanya. Segala upaya perlu dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja karena dampaknya sangat buruk bukan saja terhadap buruh yang mengalaminya tapi juga perusahaan¹⁵.

¹⁴ Hasril Ahmad, "Makalah Keselamatan Kerja Bangunan", 2010, hlm 7

¹⁵ *Ibid*, hlm 23

Dan adanya kecelakaan tersebut diharuskannya adanya suatu perlindungan hukum. Perlindungan hukum menurut Philipus M. Hadjon dibagi dalam 2 bentuk teori perlindungan hukum, yaitu perlindungan hukum preventif yang maksudnya rakyat atau dalam penelitian ini pekerja konstruksi diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan (*inspraak*) atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif. Dengan demikian, perlindungan hukum yang preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa, lebih lanjut lagi pekerja konstruksi diberikan kesempatan untuk menuntut hak-hak mereka yang seharusnya sebagai pekerja. Yang kedua adalah perlindungan hukum represif, maksudnya adalah kepada tindakan penyelesaian sengketa¹⁶.

Pasal 1367 BW (KUH Perdata) yang menegaskan majikan dan orang yang mengangkat orang lain untuk mewakili urusan-urusan mereka, bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh pelayan atau bawahan mereka dalam melakukan pekerjaan yang ditugaskan kepada orang-orang itu. Pasal ini membuat majikan tidak bisa lepas tanggung jawab dalam hal terjadi kecelakaan kerja. Selain itu mengingatkan, buruh yang mengalami sakit akibat kecelakaan kerja atau hubungan kerja tidak boleh diputus hubungan kerjanya (PHK). Hal itu sebagaimana amanat pasal 153 ayat (1) huruf j Undang-Undang No.13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

¹⁶ Philipus M. Hadjon, *"Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia"*, 1987, hlm.

Selain bertanggung jawab kepada pekerja yang mengalami kecelakaan kerja, penyedia jasa konstruksi memiliki kewajiban atas bertanggung jawab kepada pengguna jasa konstruksi itu tersendiri. Karena dalam kontrak jasa konstruksi yang ditetapkan pengguna jasa bahwa tanggung jawab penyedia jasa konstruksi atas kegagalan bangunan adalah selama 15 tahun, namun Undang-Undang Jasa Konstruksi telah secara tegas menyatakan limit batas waktu pertanggung jawaban penyedia jasa adalah selama 10 tahun. Sehingga, jika terjadi kegagalan konstruksi/bangunan setelah melampaui jangka waktu maksimum masa pertanggung jawaban tersebut (10 Tahun), maka atas kegagalan bangunan yang menyebabkan kerugian bagi pihak ketiga adalah pengguna jasa atau pengelola bangunan yang bertanggung jawab¹⁷.

Kejadian kecelakaan konstruksi di Jatinegara tersebut menimbulkan suatu kerugian bagi pihak korban maupun pihak pengguna jasa, dan dari kerugian tersebut pihak penyedia jasa memiliki kewajiban untuk memberikan hak dari pihak yang merasa dirugikan tersebut. Yaitu dari pihak PT. Utama Karya yang selaku perusahaan pelaksana konstruksi bagi proyek DDT tersebut.

Salah satu Direksi PT. Utama Karya yang bernama pak Suroto, pihak dari perusahaan pelaksana konstruksi itu akan bertanggung jawab atas kejadian yang menewaskan empat pekerja tersebut dengan memberi dana santunan sebesar Rp. 25.000.000.00 kepada masing-masing keluarga korban

¹⁷ Seng Hasan, "*Manajemen Jasa Konstruksi*", Gramedia, Jakarta, 2011, hlm 23

dan untuk pekerja yang mengalami shock berat diberikannya terapi psikologis. Tanggung jawab tersebut adalah tanggung jawab perusahaan, dan diberikan oleh direksi PT. Hutama Karya itu sendiri¹⁸.

¹⁸ Hasil wawancara dengan pak Dinyayudin penyidik dari POLRES Jakarta Timur