

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Revolusi Industri 4.0 dalam Indonesia sering disebut juga sebagai Making Indonesia 4.0. Istilah ini sebenarnya mengandung makna positif dan dapat memicu perkembangan Indonesia serta merevitalisasi industri nasional secara keseluruhan, baik dari keseluruhan pihak mulai dari pemerintah hingga masyarakat.¹ Perkembangan tersebut mendorong kemajuan dan kemudahan berbagai bidang usaha yang menjadi kebutuhan masyarakat Indonesia. Kemudahan tersebut salah satunya telah menyentuh kemajuan dan perkembangan bidang transportasi di Indonesia yang menjadi kebutuhan penting masyarakat untuk menunjang aktivitas.

Salah satu bidang usaha yang merupakan kebutuhan masyarakat yang tidak dapat dipisahkan dari transportasi adalah pengangkutan. Ada beberapa jenis pengangkutan, yakni pengangkutan dengan kereta api, pengangkutan jalan, pengangkutan di perairan dan pengangkutan pesawat udara. Beberapa jenis usaha pengangkutan tersebut masing-masing dapat memberi kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan aktivitasnya, baik pengangkutan dengan kereta api, pengangkutan jalan, pengangkutan di perairan dan pengangkutan pesawat udara.

Mass Rapid Transit (MRT) salah satu jenis pengangkutan yang ada di Indonesia. Jalur pengangkutan MRT sendiri tidak hanya di permukaan darat

¹ <https://www.wartaekonomi.co.id/read235191/tantangan-dan-masa-depan-indonesia-dalam-era-industri-40.html>, diakses pada hari Kamis, 31 Oktober 2019, Pukul 14.:27 WIB

melainkan juga di bawah tanah. Hal tersebut yang membuat MRT merupakan pengangkutan yang menggunakan jalur khusus sebagaimana dalam Pasal 1 ayat (6) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta dan juga Pasal 1 ayat (6) Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 tentang Penugasan Kepada Perseroan Terbatas MRT Jakarta Untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana *Mass Rapid Transit* bahwa Mass Rapid Transit yang selanjutnya disingkat MRT adalah Angkutan Massal yang berbasis pada jalan rel yang memanfaatkan jalur-jalur khusus. Selain jalur khusus, dalam pengertian di atas menunjukkan bahwa angkutan MRT juga merupakan pengangkutan massal, berbasis pada jalan rel dan memanfaatkan jalur khusus. Jika dilihat dari pengertian angkutan MRT tersebut, terdapat persamaan dalam pengangkutan perkeretaapian berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (selanjutnya disebut Undang-Undang Perkeretaapian) dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (selanjutnya disebut Peraturan Pemerintah Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api). Hal tersebut yang menunjukkan angkutan MRT merupakan salah satu jenis pengangkutan perkeretaapian sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Perkeretaapian bahwa angkutan kereta api bergerak di jalan rel, berdasarkan Pasal 3 Undang-Undang Perkeretaapian menyatakan bahwa perkeretaapian adalah jenis pengangkutan massal dan menggunakan jalur khusus sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1

ayat (6) Undang-Undang Perkeretaapian. Pengertian sebagaimana diuraikan di atas menunjukkan bahwa jenis pengangkutan angkutan MRT merupakan salah satu jenis pengangkutan perkeretaapian yang dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian maupun peraturan lain yang berkaitan dengan penyelenggaraan pengangkutan perkeretaapian.

Teknologi dan pelayanan angkutan MRT yang lebih canggih daripada angkutan kereta api pada umumnya dapat mempengaruhi terkait pertanggungjawaban terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang angkutan MRT. Persoalan angkutan MRT sebagai moda transportasi perkeretaapian yang kualitas teknologi dan pelayanannya yang lebih canggih, yaitu berkaitan dengan perlindungan hukum kepada penumpang angkutan MRT yang dirugikan akibat pengoperasian angkutan MRT. Kecanggihan Angkutan MRT adalah sebagai berikut :

- a. Jarak tempuh Lebak Bulus - HI hanya 30 menit
- b. *Mass Rappid Transit* pakai sistem persinyalan tercanggih di dunia, yakni menggunakan *Communications-based Train Control* (CBTC).
- c. Kereta *Mass Rappid Transit* bisa jalan tanpa masinis karena menggunakan sistem *Automatic Train Protection* dan *Automatic Train Operation*.
- d. Stasiun *Mass Rappid Transit* menggunakan standar internasional.²

Untuk dapat melakukan pengangkutan pada Angkutan MRT yaitu dengan menggunakan dua jenis tiket, yakni ;

² Syifa Hanifah, <https://www.merdeka.com/jakarta/fakta-fakta-kecanggihan-mrt-jakarta.html>, dikases pada hari Senin, 2 September 2019, Pukul 14:51 WIB

Tiket *Single Journey* yang dapat digunakan sekali untuk menuju stasiun yang ditentukan dan jenis tiket kedua adalah tiket *Multiple Journey* yang dapat digunakan berkali-kali untuk semua tujuan stasiun. Selain itu juga kartu *e-money* yang telah diterbitkan oleh perbankan nasional dapat digunakan untuk moda transportasi massal MRT, kata Direktur Utama PT. MRT Jakarta kepada Liputan6.com, Jakarta.³

Jenis-jenis tiket tersebut disebut dengan kartu Jelajah MRT atau *e-ticket* dan juga dengan *e-money*. Dalam pengangkutan kereta api pada umumnya menggunakan karcis yang berfungsi sebagai bukti berdasarkan Pasal 132 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan orang. Berdasarkan fungsi tersebut, tiket atau karcis pengangkutan perkeretaapian mempunyai pengaruh dalam upaya untuk memperoleh pertanggungjawaban PT. MRT Jakarta terhadap kerugian penumpang angkutan MRT. Tiket angkutan MRT tersebut merupakan salah satu bentuk kecanggihan pengangkutan MRT yang memudahkan proses transaksi dalam memperoleh jasa angkutan MRT. *E-ticket* dan *e-money* dalam pengangkutan MRT mempunyai fungsi sebagaimana karcis dalam Undang-Undang Perkeretaapian yang merupakan bukti terjadinya perjanjian angkutan orang. Akan tetapi dalam hal ini, fungsi *e-money* sebagai tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan tidak menghilangkan fungsinya sebagai salah satu alat pembayaran dalam pengangkutan MRT.

³ Septian Deny, [https://www.liputan6.com/bisnis/read/3908210/2-jenis-tiket-yang-bisa-digunakan-untuk-naik-mrt.jakarta?utm_expid=.9Z4i5ypGQeGiS7w9arwTvQ.0&utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.liputan6.com/bisnis/read/3908210/2-jenis-tiket-yang-bisa-digunakan-untuk-naik-mrt-jakarta?utm_expid=.9Z4i5ypGQeGiS7w9arwTvQ.0&utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F), diakses pada hari Sabtu, 24 Agustus 2019, Pukul 14: 30 WIB

Pentingnya karcis dalam pengangkutan perkeretaapian tertera dalam Pasal 169 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, bahwa :

Pemberitahuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada penyelenggara sarana melalui awak sarana perkeretaapian atau petugas pengatur perjalanan kereta api pada stasiun terdekat dengan menunjukkan karcis.

Berdasarkan pasal tersebut menunjukkan bahwa karcis dalam pengangkutan perkeretaapian khususnya dalam memperoleh pertanggungjawaban penyelenggara pengangkutan perkeretaapian sangat penting. Apabila tidak ada karcis yang merupakan tanda bukti telah terjadinya perjanjian pengangkutan, maka pihak yang mengalami kerugian akan mengalami kesulitan untuk membuktikan kedudukannya sebagai penumpang. Akan tetapi, dengan penumpang menunjukkan karcis atau tiket pengangkutan perkeretaapian dapat memperkuat pembuktian terhadap penumpang untuk memintakan pertanggungjawaban atas kerugian yang dialami. Sehingga, setiap penumpang dalam pengangkutan perkeretaapian atau dalam hal ini adalah pengangkutan MRT secara hukum menggunakan karcis sebagai tanda bukti perjanjian pengangkutan untuk memperoleh pertanggungjawaban dari PT. MRT Jakarta.

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 tentang Penugasan PT. MRT Jakarta untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana MRT tidak mengatur secara khusus bagaimana bentuk pertanggungjawaban terhadap penumpang angkutan MRT

yang dirugikan. Perseroan Terbatas *Mass Rapid Transit* Jakarta yang selanjutnya disebut PT. MRT Jakarta sebagai pelaku usaha wajib untuk memberikan perlindungan dan kepastian hukum kepada penumpang angkutan MRT yang dirugikan. PT. MRT Jakarta dikatakan sebagai pelaku usaha dinyatakan sebagaimana dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa :

Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Kewajiban PT. MRT Jakarta terhadap perlindungan dan kepastian hukum kepada penumpang angkutan MRT sebagai konsumen dinyatakan dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Akan tetapi, belum diaturnya secara khusus pertanggungjawaban penyelenggara angkutan MRT tersebut dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 tentang Penugasan PT. MRT Jakarta, maka akan tunduk terhadap segala ketentuan peraturan mengenai perkeretaapian karena angkutan MRT sebagai salah satu jenis angkutan perkeretaapian.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penelitian ini membahas mengenai bagaimanakah tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta selaku penyelenggara sarana angkutan MRT terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT dan apakah ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dapat diberlakukan untuk memperoleh tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta.

B. Rumusan Masalah

Bagaimana tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta selaku penyelenggara prasarana dan sarana angkutan MRT terhadap kerugian penumpang angkutan MRT ?

C. Tujuan Penelitian

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta selaku penyelenggara prasarana dan sarana angkutan MRT terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis :

Hasil penulisan ini harapannya dapat menjadi bahan pembaharuan terhadap peraturan perundang-undangan di Indonesia dalam hal ini terhadap peraturan mengenai penyelenggaraan prasarana dan sarana

angkutan MRT, terkhusus dalam mengatur tentang bentuk pertanggungjawaban dan upaya memperoleh pertanggungjawaban hukum bagi penumpang angkutan MRT yang dirugikan atas pengoperasian angkutan MRT.

2. Manfaat Praktis :

2.a) Bagi PT. MRT Jakarta

Hasil penelitian ini harapannya menjadi pandangan bagi PT. MRT Jakarta untuk segera membahas tentang bentuk tanggung jawab hukum dan upaya memperoleh pertanggungjawaban terhadap penumpang angkutan MRT berdasarkan peraturan-peraturan yang berkaitan mengenai pengangkutan perkeretaapian.

2.b) Bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

Hasil penulisan ini diharapkan menjadi masukan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk membentuk peraturan khusus mengenai penyelenggaraan angkutan MRT.

2.c) Bagi Penulis

Hasil penulisan ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penulis untuk menjadi ahli hukum yang teliti dalam menganalisis sebuah permasalahan hukum, terkhusus dalam membangun hukum bisnis dan ekonomi yang lebih baik.

E. Keaslian Penelitian

Bagian ini merupakan pernyataan keaslian dari penelitian yang penulis teliti.

1. Himawan Amri Islami, NIM 1112011176, Bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Univeritas Lampung. Judul tulisan adalah TANGGUNG JAWAB HUKUM PT KERETA API INDONESIA REGIONAL LAMPUNG TERHADAP KORBAN KECELAKAAN KERETA API PENUMPANG ANGKUTAN MRT LIMEX SRIWIJAYA (Studi pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Tanjung Karang). Rumusan masalah dalam tulisan ini adalah:

- a) Bagaimana bentuk tanggung jawab pihak PT. KAI Regional Lampung terhadap penumpang angkutan MRT kereta api Limex Sriwijaya akibat terjadinya kecelakaan dalam penyelenggaraan jasa layanan angkutan ?
- b) Bagaimanakah upaya hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang angkutan MRT kereta api Limex Sriwijaya sebagai korban kecelakaan kereta api ?

Dari rumusan masalah penulis terdapat hasil penelitian tulisan tersebut sebagai berikut :

- a) Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia terhadap penumpang angkutan MRT jika terjadi kecelakaan dalam penyelenggaraan jasa layanan angkutan perkeretaapian yaitu dengan cara

melimpahkan tanggung jawabnya kepada PT. Jasa Raharja selaku jasa layanan asuransi dan sekaligus sebagai penanggung terhadap resiko kecelakaan yang terjadi terhadap penumpang angkutan MRT kereta api karena pihak tertanggung telah membayar premi asuransi kecelakaan kepada PT. Jasa Raharja selaku penanggung. Disamping itu PT. Kereta Api Indonesia dan PT. Jasa Raharja juga telah berkerjasama dalam bentuk perjanjian kemitraan.

- b) Upaya perlindungan hukum yang dapat dilakukan oleh penumpang angkutan MRT kereta api korban kecelakaan kereta api penumpang angkutan MRT Limex Sriwijaya ialah dengan cara mengajukan klaim kepada PT Jasa Raharja.

Hasil kajian tersebut berbeda dengan kajian yang penulis lakukan. Hasil penelitian tersebut mengkaji bagaimana pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Regional Lampung terhadap penumpang angkutan MRT angkutan Kereta Api Limex Sriwijaya akibat terjadinya kecelakaan dalam penyelenggaraan jasa layanan angkutan. Jadi, penelitian tersebut fokus pada PT. KAI di Regional Lampung dan kepada penumpang angkutan MRT yang dirugikan karena kecelakaan salah satu kereta api, yakni kereta api Limex Sriwijaya. Sedangkan dalam tulisan skripsi penulis mengkaji bagaimana pertanggungjawaban PT. MRT Jakarta sebagai salah satu jenis angkutan perkeretaapian yang tunduk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terhadap

kerugian penumpang angkutan MRT atas kesalahan pengoperasian angkutan MRT. Sehingga, kajian penulis tentang angkutan MRT tidak sama dengan kajian di atas.

2. Ralph Poluan, NIM 110510719, Program Kekhususan Pertanahan Dan Lingkungan Hidup Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Judul penelitian tersebut adalah PELAKSANAAN PEMBERIAN GANTI RUGI ATAS TANAH HAK MILIK DALAM PENGADAAN TANAH UNTUK PEMBANGUNAN JALUR *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) DI LEBAK BULUS JAKARTA SELATAN. Adapun rumusan masalah penelitian tersebut :

- a) Apakah pelaksanaan pemberian ganti rugi dalam pengadaan tanah untuk pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) di Lebak Bulus Jakarta Selatan telah sesuai dengan Peraturan Presiden No. 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum ?

Dari rumusan masalah penulis terdapat hasil penelitian tulisan tersebut sebagai berikut :

Berdasarkan uraian pada penulisan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa pelaksanaan pemberian ganti rugi dalam Pengadaan Tanah untuk pembangunan jalur *Mass Rapid Transit* di Lebak Bulus Jakarta selatan secara garis besar sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan

Umum. Beberapa hal yang menjadi alasan yaitu karena pada tahapan Pelaksanaan Pemberian Ganti Kerugian Pemerintah melalui Panitia Pengadaan Tanah melakukan tahapan pengadaan tanah yang sesuai dengan prosedur yang diatur pada Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum. Dalam hal ini Pemerintah telah memberikan Ganti Kerugian yang layak kepada pihak yang berhak serta bentuk dan/ atau besarnya ganti kerugian yang diberikan oleh Pemerintah kepada bekas pemegang hak milik atas tanah sesuai dengan kesepakatan bersama melalui musyawarah yang dilakukan bersama dengan bekas pemegang hak milik atas tanah. Ganti kerugian yang diberikan oleh Pemerintah membawa dampak ekonomi yang positif kepada pihak yang berhak karena bekas pemegang hak merasa ganti kerugian yang diberikan membawa dampak perkembangan ekonomi yang lebih baik kepada bekas pemegang hak.

Hasil kajian tersebut berbeda dengan kajian yang penulis lakukan. Dalam penelitian tersebut mengkaji mengenai ganti kerugian atas tanah hak milik untuk pembangunan jalur angkutan MRT di Lebak Bulus Jakarta Selatan. Kajian penelitian tersebut membahas ganti kerugian karena dalam pembangunan jalur angkutan MRT menggunakan tanah hak milik di daerah Lebak Bulus Jakarta Selatan. Sedangkan, kajian penulis adalah mengenai pertanggungjawaban PT. MRT Jakarta terhadap kerugian penumpang angkutan MRT akibat

kesalahan pengoperasian angkutan MRT yang ada di Jakarta. Penulis tidak membahas ganti rugi atas tanah hak milik sebagaimana kajian penelitian di atas. Sehingga, kajian di atas tidak sama dengan penelitian yang akan dikaji oleh penulis dalam skripsi ini.

3. Triasita Nur Azizah, NIM 130710101420, Fakultas Hukum Universitas Jember. Judul penelitian ini adalah KEWENANGAN PEMBERIAN IZIN PENGGUNAAN RUANG BAWAH TANAH DALAM PROYEK PT. *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) JAKARTA.

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

- a) Bagaimana mekanisme perizinan proyek PT. *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta dalam penggunaan ruang bawah tanah untuk sistem transportasi umum massal ?
- b) Apakah pemberian izin oleh Provinsi DKI Jakarta kepada PT. *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku ?

Dari rumusan masalah penulis terdapat hasil penelitian tulisan tersebut sebagai berikut :

- a) Mekanisme perizinan penggunaan ruang bawah tanah yang diperoleh PT. *Mass Rapid Transit* dari DKI Jakarta telah sesuai dengan diawali pembentukan BUMD PT. *Mass Rapid Transit* Jakarta kemudian menentukan wilayah yang akan dimanfaatkan lalu disahkannya peraturan terkait pemanfaatan ruang bawah tanah.

b) Pemberian izin pemanfaatan ruang bawah tanah oleh Gubernur DKI Jakarta untuk *Mass Rapid Transit* Jakarta telah sesuai dengan Peraturan Menteri yang berkaitan yaitu Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN, Menteri Perubungan dan Menteri Pekerjaan Umum karena dalam setiap peraturan Menteri tersebut telah dijelaskan kewenangan Pemerintah Daerah dan pemanfaatan ruang wilayahnya.

Hasil kajian tersebut berbeda dengan kajian yang penulis lakukan. Uraian tersebut mengkaji mengenai mekanisme pemberian izin penggunaan ruang bawah tanah yang digunakan untuk pembangunan proyek MRT. Kajiannya tersebut tidak membahas mengenai angkutan MRT dan pertanggungjawaban PT. MRT Jakarta. Sedangkan, dalam penelitian penulis mengkaji mengenai angkutan *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta dan pertanggungjawaban PT. MRT Jakarta terhadap kerugian penumpang angkutan MRT akibat kesalahan pengoperasian angkutan MRT. Sehingga, kajian penelitian penulis tidak sama dengan kajian penelitian yang diuraikan di atas.

F. Batasan Konsep

Sesuai dengan judul dalam penelitian ini, maka batasan konsepnya adalah sebagai berikut:

1. Tanggung jawab hukum yang dimaksud adalah tanggung jawab hukum Perseroan Terbatas (PT) *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai

penyelenggara sarana perkeretaapian terhadap penumpang angkutan MRT berdasarkan Pasal 157 ayat (1) dan Pasal 133 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

2. PT. *Mass Rapid Transit* (MRT) berdasarkan Pasal 1 ayat (7) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 53 Tahun 2017 tentang Penugasan Kepada Perseroan Terbatas MRT Jakarta Untuk Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana *Mass Rapid Transit* adalah badan hukum perseroan terbatas milik Pemerintah Daerah yang didirikan untuk menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian MRT.
3. Kerugian yang dimaksud adalah kerugian yang timbul karena wanprestasi berdasarkan Pasal 1243 sampai dengan Pasal 1252 Burgerlijk Wetboek.⁴ Kerugian karena wanprestasi adalah kecelakaan yang menimbulkan kerugian luka-luka, atau meninggal dunia berdasarkan Pasal 157 ayat (1) Undang-Undang Perkeretaapian dan kerugian karena wanprestasi lainnya adalah pembatalan keberangkatan, keterlambatan kedatangan dan penundaan keberangkatan berdasarkan Pasal 133 ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
4. Penumpang angkutan MRT dalam hal ini adalah penumpang berdasarkan Pasal 1 ayat 12 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatakan bahwa penumpang angkutan Kereta Api adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.

⁴ Muhammad Sofyan Rudi Santoso dan Moch Najib Imanullah, *Loc. Cit.*

5. Angkutan MRT (*Mass Rapid Transit*) secara harafiah dapat diartikan sebagai moda angkutan yang mampu mengangkut penumpang angkutan MRT dalam jumlah yang banyak (massal) dengan frekuensi dan kecepatan yang sangat tinggi (rapid).⁵

G. Metode penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan yang diangkat, penelitian ini menggunakan metode sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum normatif, yaitu suatu prosedur ilmiah menentukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan dari sisi normatifnya. Logika keilmuan dalam penelitian hukum normatif dibangun berdasarkan disiplin ilmiah dan cara-cara kerja hukum normatif, yaitu ilmu hukum yang objeknya hukum itu sendiri.⁶ Dalam penelitian hukum normatif ini dikaji norma-norma hukum positif berupa peraturan perundang-undangan, yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut angkutan MRT terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT. Penelitian hukum ini menitikberatkan pada penelitian kepustakaan bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder yang berupa buku, jurnal dan internet.

⁵Delik Hudalah dan Yudistira Pratama, http://tataruang.atr-bpn.go.id/Bulletin/upload/data_artikel/edisi5d.pdf, diakses pada hari Jumat, 6 September 2019.

⁶ Johnny Ibrahim, 2012, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Byumedia Publishing, Malang, hlm. 57

2. Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan (hukum positif), terdiri atas :

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- 2) Burgelijk Wetboek. Diterjemahkan oleh Soedaryo Soimin. Jakarta : Sinar Grafika, 1995, Staatblad Nomor 23 Tahun 1847;
- 3) Wetboek van Koophandel. Diterjemahkan oleh diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio. Jakarta : Pradnya Paramita ; 1975, Staaatblad Nomor taatsblad No. 23 pada 30 April 1847;
- 4) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 472;
- 5) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821;
- 6) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086;
- 7) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan

Orang Dengan Kereta Api. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1571.

- 8) Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta. Lembaran Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2008 Nomor 3;
- 9) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 53 Tahun 2007 tentang Penugasan Kepada Perseroan Terbatas MRT Jakarta Untuk Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana *Mass Rapid Transit*. Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2017 Nomor 23005.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan yang diperoleh dari buku teks, jurnal-jurnal asing, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, serta simposium yang dilakukan para pakar terkait dengan pembahasan tentang⁷ tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang angkutan MRT akibat pengoperasian angkutan MRT.

3. Metode Pengumpulan Data

Jenis penelitian yang diteliti adalah penelitian hukum normatif, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah :

⁷ *Ibid*, hlm. 392

- a. Studi kepustakaan yaitu mengumpulkan bahan-bahan hukum bersifat normatif, dilakukan dengan cara penelusuran, pengumpulan data sekunder mengenai objek penelitian, baik secara konvensional maupun dengan menggunakan teknologi seperti internet dan lain-lain.

4. Metode Analisis Sumber Hukum

Penelitian hukum dimulai dengan melakukan penelusuran terhadap bahan-bahan hukum sebagai dasar untuk membuat suatu keputusan hukum terhadap kasus-kasus hukum yang konkrit.⁸ Analisis bahan hukum dilakukan dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yaitu dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan dengan isu hukum yang sedang ditangani.⁹ Suatu penelitian normatif pada umumnya pendekatan perundang-undangan (*statute approach*),¹⁰ karena yang diteliti adalah beberapa ketentuan hukum yang menjadi yang menjadi pokok pembahasan yang sekaligus sebagai tema suatu penelitian. Pendekatan perundang-undangan membuka kesempatan bagi peneliti untuk memecahkan isu yang dihadapi,¹¹ yaitu tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT.

5. Proses Berpikir

⁸ Johny Ibrahim, 2012, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Bayumedia Publishing, Malang, hlm. 299

⁹ Peter Mahmud Marzuki, 2013, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana, Jakarta, hlm 133

¹⁰ Johny Ibrahim, *Op, Cit.*, hlm. 302

¹¹ Peter Mahmud Marzuki, *Op, Cit.*, hlm. 132

Proses berpikir atau prosedur bernalar yang digunakan secara deduktif yakni menarik kesimpulan dimulai dari suatu permasalahan yang bersifat umum terhadap permasalahan yang bersifat khusus terhadap permasalahan konkrit yang dihadapi.¹² Selanjutnya bahan hukum yang dianalisis untuk melihat permasalahan tentang tanggung jawab hukum PT. *Mass Rapid Transit* Jakarta terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT adalah peraturan yang berkaitan tentang perkeretaapian dan pembentukan PT. MRT Jakarta.

H. Sistematika Penulisan Hukum/Skripsi

1. BAB I : PENDAHULUAN

Pendahuluan meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, batasan konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan hukum/skripsi.

2. BAB II : PEMBAHASAN

Pembahasan meliputi hukum pengangkutan perkeretaapian, analisis bentuk tanggung jawab PT. MRT Jakarta dalam kaitannya dengan ganti kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT kerugian penumpang angkutan MRT pemenuhan tanggung jawab hukum PT. *Mass Rapid Transit* Jakarta terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT akibat pengoperasian angkutan MRT.

¹² Johny Ibrahim, *Op, Cit.*, hlm. 393

3. BAB III : PENUTUP

Simpulan dan saran, simpulan berisi jawaban atas rumusan masalah.