

**JURNAL HUKUM**

**TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) JAKARTA  
TERHADAP KERUGIAN YANG DIALAMI OLEH PENUMPANG ANGKUTAN  
*MASS RAPID TRANSIT***



**Diajukan oleh :**

**IDAMAN JAYA MENDROFA**

**NPM : 160512334**

**Program Studi : Ilmu Hukum**

**Program Kekhususan : Hukum Bisnis dan Ekonomi**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA**

**2019**

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**JURNAL HUKUM**  
**TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. MASS RAPID TRANSIT (MRT) JAKARTA**  
**TERHADAP KERUGIAN YANG DIALAMI OLEH PENUMPANG ANGKUTAN**  
**MASS RAPID TRANSIT**



**Diajukan oleh :**

**IDAMAN JAYA MENDROFA**

**NPM** : 160512334

**Program Studi** : Ilmu Hukum

**Program Kekhususan** : Hukum Bisnis dan Ekonomi

**Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing**  
**Pada tanggal 12 Desember 2019**  
**Dosen Pembimbing**

**Dr. Ign. Sumarsono Raharjo, S.H., M.Hum**

**Mengesahkan**  
**Dekan Fakultas Hukum**  
**Universitas Atma Jaya Yogyakarta**



**Dr. W. Sari Murti Widiyastuti, S.H., M.Hum.**

# TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. MASS RAPID TRANSIT (MRT) JAKARTA

## TERHADAP KERUGIAN YANG DIALAMI OLEH PENUMPANG ANGKUTAN

### MASS RAPID TRANSIT

Idaman Jaya Mendrofa

Program Studi Ilmu Hukum , Fakultas Hukum

Universitas Atma Jaya Yogyakarta

email: jayamendrofa98@gmail.com

#### *Abstract*

*Transportation is one of the technologies that support community activities. Technological developments affect the development of railroad transportation, one of which is the Mass Rapid Transit transportation mode which is operated in Jakarta. Regarding the Mass Rapid Transit transportation organization, the principles and forms of legal responsibility of PT. Jakarta MRT for Mass Rapid Transit transportation service users is very important for passengers. Mass Rapid Transit, can be held responsible with certain efforts. This paper uses a normative juridical method by analyzing and following up on regulations related to PT. Jakarta MRT as the organizer of Mass Rapid Transit transportation. thus, MRT transportation and PT. Jakarta MRT in its regulations is subject to the provisions of Law Number 23 Year 2007 concerning Railways and Government Regulation Number 72 Year 2009 concerning Railway Traffic and Transportation and PT. The Jakarta MRT as the MRT transport operator responsible for MRT passengers uses the principle of absolute responsibility and strict liability. So, the government must socialize related to MRT transportation by obeying the provisions of the regulations regarding railways and the need for new regulations that govern all matters relating to the transportation of MRT, especially those related to PT. Jakarta MRT.*

*Keyword : Mass Rapid Transit, liability, railroad.*

#### 1. PENDAHULUAN

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.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup><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

*Mass Rapid Transit (MRT)* merupakan salah satu perkembangan teknologi dan jenis pengangkutan yang baru di Indonesia. Jalur pengangkutan MRT sendiri tidak hanya di permukaan darat melainkan juga di bawah tanah. Hal tersebut yang menunjukkan angkutan 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, 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).

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. Untuk dapat melakukan pengangkutan pada Angkutan MRT yaitu dengan menggunakan dua jenis tiket, yakni : *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.*<sup>2</sup>

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. 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.

---

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

## 2. METODE

- a. Jenis Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif yakni penelitian yang dilakukan atau berfokus pada norma hukum. Dalam penelitian ini penulis berfokus untuk mengkaji Peraturan berkaitan dengan Perkeretaapian dan *Mass Rapid Transit*.
- b. Sumber data dalam penelitian hukum normatif, adalah data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer, berupa perjanjian-perjanjian dalam hukum internasional, dan data sekunder yang terdiri dari pendapat hukum yang diperoleh dari buku, jurnal, hasil penelitian, majalah, internet, doktrin, asas-asas hukum, dan fakta hukum.
- c. Analisis Data dalam penelitian ini menggunakan bahan hukum primer yang berupa peraturan perundang-undangan sesuai dengan tugas ilmu hukum normatif/dogmatif yaitu : deskripsi hukum positif, sistematisasi hukum positif, analisis hukum positif, dan inteprestasi hukum positif dan menilai hukum positif. Bahan hukum sekunder berasal dari pendapat hukum (doktrin), jurnal ilmiah, buku, dan internet serta fakta-fakta hukum yang berkaitan dengan isi sumber primer. Data sekunder akan digunakan peneliti untuk memperkuat pendapatnya.
- d. Proses berpikir dalam penarikan kesimpulan menggunakan proses berpikir secara deduktif yaitu menarik kesimpulan dari hal yang bersifat umum ke hal yang bersifat khusus.
- e. Metode Pengumpulan data dalam penulisan penelitian ini menggunakan studi kepustakaan 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.

## 3. PEMBAHASAN

### a. Hukum Perkeretaapian Pengangkutan

#### 1) Dasar hukum pengangkutan perkeretaapian

Arti hukum pengangkutan bila ditinjau dari segi keperdataan, dapat kita artikan sebagai keseluruhan peraturan-peraturan, di dalam dan di luar kodifikasi (Burgerlijk Wetboek (BW) ; Wetboek van Koophandel (WvK)) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang tertib karena keperluan pemindahan barang-barang dan/atau orang-orang dari suatu ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan pengangkutan atau ekspedisi.<sup>3</sup> Berdasarkan pendapat Abdulkadir Muhammad bahwa hukum pengangkutan adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur tentang jasa pengangkutan.<sup>4</sup> Sehingga, yang dimaksud dengan hukum pengangkutan perkeretaapian adalah keseluruhan peraturan hukum yang mengatur tentang jasa pengangkutan perkeretaapian.

#### 2) Tanggung jawab hukum pengangkutan perkeretaapian

Tanggung jawab hukum dalam Kamus Hukum Black's Law Dictionary "*a liability which courts*

---

<sup>3</sup> Sution Usman Adji, dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm 5.

<sup>4</sup> Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 5.

*recognize and enforce as between parties litigant*”, artinya tanggung jawab yang diakui dan ditegakkan pengadilan sebagai pihak yang berperkara.<sup>5</sup> K. Martono dan Ahmad Sudiro berpendapat bahwa tanggung jawab hukum dalam arti *legal liability* dimaksudkan kewajiban membayar segala kerugian atau biaya yang timbul.<sup>6</sup> Sehingga, sejalan menurut ajaran hukum yang berlaku di *Common Law System* maupun *Continental Law System*, perusahaan transportasi sebagai perusahaan yang menyediakan jasa transportasi untuk umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang angkutan dan/atau pengirim barang.<sup>7</sup>

### 3) Prinsip tanggung jawab hukum pengangkutan perkeretaapian

Prinsip tanggung jawab dalam pengangkutan perkeretaapian adalah prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*). Tanggung jawab mutlak biasanya dikenal dengan sebutan *absolute liability* atau *strict liability*. Dalam *strict liability*, tanggungjawab timbul seketika pada saat terjadinya perbuatan, tanpa mempersoalkan kesalahan tergugat, yang dijelaskan oleh Krier dan lebih lanjut oleh Kolasa dan Meye, Van den Berg, dan Lummert mengemukakan bahwa *strict liability* dapat, tapi tidak selalu, dihubungkan dengan batas

---

<sup>5</sup> Henry Campbell Black, 1990, *Black's Law Dictionary*, West Publishing, United States of America, 895

<sup>6</sup> Martono, K. dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara, Cet.1*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 217

<sup>7</sup> Martono, K. dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, hlm. 167

ganti rugi maksimum yang dikenal dengan istilah ceiling atau plafond. Sehingga, prinsip *strict liability* timbul pada saat terjadinya perbuatan dan tidak perlu mempersoalkan kesalahan penyelenggara pengangkutan serta dapat dihubungkan dengan batas ganti rugi maksimum yang dikenal dengan *ceiling atau plafond*.<sup>8</sup>

Prinsip *absolut liability* menurut penjelasan menurut Komar *absolute liability* menggunakan pola dasar perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian pada pihak lain (*tort liability*) dengan harus membuktikan adanya kesalahan (*liability based on fault*). Batas jumlah ganti kerugian serta jenis dan rincian kerugian yang dapat digugat tergantung kepada pembuktian dan keadaan yang dapat mencapai jumlah ganti kerugian penuh.<sup>9</sup>

### 4) Perjanjian pengangkutan perkeretaapian

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang melalui lautan, baik untuk seluruhnya maupun sebagian. Menurut Abdulkadir Muhammad bahwa perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri

---

<sup>8</sup> Siti Sundari Rangkuti, 2000, *Hukum Lingkungan Dan Kebijakan Lingkungan Nasional*, Airlangga University Pers, Surabaya, hlm. 301-305.

<sup>9</sup> Ibid

untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>10</sup>

**b. Analisis Tanggung Jawab PT. MRT Jakarta Dalam Kaitannya Dengan Ganti Kerugian Yang Dialami Penumpang Angkutan MRT**

Ketentuan dalam Undang-Undang Perkeretaapian mengenai pertanggungjawaban jika terjadi kecelakaan, keterlambatan, penundaan dan pembatalan keberangkatan mengatur bahwa pengangkut harus atau wajib bertanggung jawab atas kerugian penumpang angkutan MRT tidak mengharuskan pembuktian tentang ada tidaknya suatu kesalahan atau dengan kata lain wajib bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT. Untuk mengetahui bentuk tanggung jawab PT. MRT Jakarta sebagai pengangkut dalam kaitannya dengan kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT perlu pembedaan mengenai penyebab kerugiannya, yakni kerugian karena wanprestasi. Kerugian penumpang angkutan MRT karena wanprestasi Wanprestasi diatur dalam Pasal 1243 (Burgelijk Wetboek), berbunyi : *Penggantian biaya, kerugian dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan mulai diwajibkan, bila debitur, walaupun telah dinyatakan Ialai, tetap Ialai untuk memenuhi perikatan itu, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dilakukannya hanya dapat diberikan atau dilakukannya dalam waktu yang melampaui waktu yang telah ditentukan.*

Berdasarkan pengertian tersebut, wanprestasi dalam hal ini adalah kecelakaan, keterlambatan

kedatangan, penundaan keberangkatan dan pembatalan keberangkatan berdasarkan Pasal 133 ayat (2) Undang-Undang Perkeretaapian. Penyebab kerugian tersebut termasuk perbuatan wanprestasi karena tidak terpenuhinya suatu kewajiban pengangkut ataupun terpenuhi tapi tidak tepat waktu. Pengaturan mengenai kerugian karena kecelakaan lebih lanjut datur dalam Pasal 157 ayat (1) Undang-Undang Perkeretaapian bahwa : *Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.* Penggantian kerugian oleh pengangkut perkeretaapian terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT sebagaimana dalam Pasal 157 ayat (1) adalah dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami berdasarkan Pasal 157 ayat (3), bahwa tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. Mass Rapid Transit berdasarkan Pasal 157 Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam tanggung jawab hukumnya menggunakan prinsip tanggung jawab hukum mutlak absolute liability. Penggantian kerugian untuk keterlambatan kedatangan dalam Pasal 85 ayat (2), menyatakan bahwa : Dalam hal terjadi keterlambatan jadwal perjalanan kereta api yang melebihi batas toleransi waktu operasi yang diizinkan, penyelenggara prasarana perkeretaapian mengambil

---

<sup>10</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op,Cit.*, hlm.

langkah-langkah untuk mengurangi keterlambatan perjalanan kereta api.

Lebih lanjut diatur dalam Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api bahwa : *Dalam hal terjadi keterlambatan kedatangan perjalanan terjadwal dari kereta api perkotaan, pada stasiun kereta api keberangkatan setiap penumpang mendapatkan kompensasi:*

*a. 30 (tiga puluh) menit sampai dengan 1 (satu) jam wajib diberikan formulir informasi keterlambatan dari penyelenggara sarana bagi penumpang yang membutuhkan;*

*b. Lebih dari 1 (satu) jam wajib diberikan hak pengembalian tiket 100% (seratus persen) bagi penumpang yang membatalkan perjalanan.*

Penggantian kerugian dalam hal terjadi keterlambatan angkutan MRT yang mengakibatkan kerugian sebagaimana dijelaskan di atas, penyelenggara prasarana perkeretaapian mengambil langkah-langkah untuk mengurangi keterlambatan tersebut sebagai bentuk pertanggungjawabannya dan juga pengembalian tiket 100%. Sehingga, dalam tanggung jawab PT. MRT Jakarta dalam kaitannya dengan ganti kerugian akibat keterlambatan kedatangan menggunakan prinsip *strict liability* karena jumlah ganti kerugian telah ada batasannya dalam undang-undang. Begitu juga dengan kerugian akibat penundaan keberangkatan dalam Pasal 92 ayat (2) Peraturan Pemerintah tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Kereta Api menyatakan bahwa : *Dalam hal penundaan keberangkatan kereta api penumpang antarkota yang memiliki waktu tempuh lebih dari 6 (enam) jam, terjadi penundaan berangkat yang diperkirakan akan berlangsung 3 (tiga) jam atau lebih, penyelenggara sarana perkeretaapian harus menyediakan kompensasi.* Namun, dalam hal terjadi terjadi kerusakan sarana kereta api atau alasan teknis operasi sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 92 ayat (1) Peraturan Pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, keberangkatan kereta api dapat ditunda. Atas kerugian tersebut, penggantian kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT karena penundaan tersebut akan diberikan kompensasi oleh penyelenggara pengangkutan. Sehingga, penundaan keberangkatan merupakan salah satu bentuk wanprestasi yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang angkutan MRT dan tanggung jawabnya menggunakan prinsip tanggung jawab *strict liability*. Penyebab kerugian yang terakhir adalah karena pembatalan keberangkatan. Dalam Pasal 94 ayat (2) Peraturan Pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api menyatakan bahwa : *Dalam hal pembatalan keberangkatan kereta api penumpang angkutan MRT antar kota yang memiliki waktu tempuh lebih dari 6 (enam) jam, penyelenggara sarana perkeretaapian harus menyediakan kereta api atau moda angkutan darat lainnya sebagai pengganti dengan kelas pelayanan yang sama.* Berbeda halnya jika



terjadi pembatalan keberangkatan kereta api karena tidak ada angkutan, alasan teknis operasi, terjadi penundaan keberangkatan paling banyak 2 (dua) kali, maka dapat dilakukan oleh penyelenggara pengangkutan perkeretaapian. Akan tetapi, penggantian kerugian dilakukan dalam bentuk penyediaan transportasi lain berdasarkan Peraturan Pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dan juga berdasarkan Undang-Undang Perkeretaapian Pasal 134 ayat (1) yang menyatakan bahwa penggantian kerugian sebesar biaya karcis yang dibeli. Sehingga, prinsip dalam penundaan keberangkatan juga menggunakan prinsip *strict liability*.

Berdasarkan penyebab kerugian karena kecelakaan, keterlambatan kedatangan, pembatalan keberangkatan dan penundaan keberangkatan tersebut juga berlaku sama terhadap tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta dalam kaitannya dengan penggantian kerugian kepada penumpang angkutan MRT karena wanprestasi. Sehingga, PT. MRT Jakarta sebagai pengangkut angkutan MRT atau penyelenggara perkeretaapian bila terjadi kecelakaan sebagaimana dalam Pasal 157 ayat (1) Undang-Undang Perkeretaapian, maka penggantian kerugian kepada penumpang angkutan MRT yang menggunakan jasa angkutan MRT sebagai pihak yang dirugikan adalah sebesar atau berdasarkan kerugian yang nyata dialami. Begitu juga jika terjadi keterlambatan kedatangan, maka PT. MRT Jakarta harus mengambil langkah-langkah untuk mengurangi

keterlambatan tersebut dan apabila penumpang hendak membatalkan maka biaya tiket dikembalikan 100%. Namun, untuk kerugian karena pembatalan keberangkatan mengharuskan PT. MRT Jakarta mengganti kerugian penumpang angkutan MRT sebesar biaya yang dibayar oleh penumpang angkutan MRT. Terakhir adalah kerugian karena penundaan keberangkatan yang penggantian kerugiannya harus dilakukan oleh penyelenggara angkutan MRT, dalam hal ini adalah PT. MRT Jakarta dengan menyediakan kompensasi kepada penumpang angkutan MRT yang dirugikan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkertaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api serta peraturan lain yang bersangkutan dengan perkeretaapian jika dihubungkan dengan prinsip tanggung jawab hukum pengangkutan dengan kereta api, maka angkutan MRT sebagai salah satu jenis pengangkutan perkeretaapian dalam pertanggungjawaban menggunakan prinsip tanggung jawab hukum yang berbeda disetiap jenis kerugian yang dialami. Artinya, prinsip tanggung jawab hukum dalam pengangkutan perkeretaapian yang juga berlaku terhadap angkutan MRT adalah sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan perkeretaapian, baik karena kecelakaan, keterlambatan, penundaan maupun karena pembatalan keberangkatan. Sehingga, kerugian karena kecelakaan menggunakan prinsip *absolute*

*liability* dan kerugian karena keterlambatan kedatangan, penundaan keberangkatan dan pembatalan keberangkatan menggunakan prinsip tanggung jawab *strict liability*.

Dengan demikian, untuk tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta sebagai penyelenggara angkutan MRT sekaligus sebagai pelaku usaha pengangkutan bertanggung jawab terhadap setiap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT berdasarkan Undang-Undang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api serta peraturan yang berkaitan dengan perkeretaapian. Kerugian yang dimaksud adalah kerugian yang timbul karena wanprestasi. Sehingga, bentuk dan prinsip tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta yang menyelenggarakan salah satu jenis angkutan perkeretaapian, yakni angkutan *Mass Rapid Transit* tersebut sama dengan ketentuan yang tertera dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan lebih lanjut diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta selaku penyelenggara sarana angkutan MRT terhadap kerugian yang dialami penumpang angkutan MRT berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api menggunakan prinsip tanggung jawab hukum mutlak atau

absolute liability untuk kerugian karena kecelakaan. Namun, untuk kerugian karena keterlambatan kedatangan, penundaan keberangkatan dan pembatalan keberangkatan menggunakan prinsip tanggung jawab *strict liability*. Hal tersebut berlaku terhadap penumpang angkutan MRT yang mengalami kerugian karena wanprestasi, baik karena kecelakaan berdasarkan Undang-Undang Perkeretaapian Pasal 157 ayat (1) dengan bentuk tanggung jawab atau ganti kerugian berdasarkan Pasal 157 ayat (3) dan kerugian berdasarkan Pasal 133 ayat 2 Undang-Undang Perkeretaapian dengan bentuk tanggung jawab atau ganti kerugian berdasarkan Pasal 85 ayat (2), Pasal 92 ayat (2) dan Pasal 94 ayat (2) Peraturan Pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api dan lebih lanjut diatur dalam Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Sehingga, segala penggantian kerugian terhadap penumpang angkutan MRT Jakarta menjadi tanggung jawab PT. MRT Jakarta memberikan ganti kerugian sebagaimana telah diatur dalam peraturan-peraturan mengenai perkeretaapian.

Berdasarkan uraian yang telah dibuat penulis, maka penulis merekomendasikan beberapa saran :

1. Pemerintah dan PT. MRT Jakarta seharusnya mensosialisasikan bahwa dalam upaya untuk memperoleh tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta tunduk pada peraturan mengenai pengangkutan perkeretaapian, baik Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Sehingga, masyarakat umum mengetahui dasar-dasar hukum pengaturan mengenai pengangkutan *Mass Rapid Transit*.

2. Perlunya peraturan baru terhadap angkutan MRT selain dari peraturan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api untuk mengatur mengenai segala yang berkaitan dengan pengangkutan Mass Rapid Transit khususnya terkait tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta selaku penyelenggara prasarana dan sarana Mass Rapid Transit.

## 5. REFERENSI

### BUKU

Abdulkadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Abdulkadir Muhammad, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Henry Campbell Black, 1990, *Black's Law Dictionary*, West Publishing, United States of America.

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

Martono, K, dan Eka Budi Tjahjono, 2011, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*, Rajagrafindo Persada, Jakarta.

Martono, K, dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, Rajagrafindo Persada, Jakarta.

Peter Mahmud Marzuki, 2013, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Kencana, Jakarta.  
Saefullah Wiradipradja, E, 2008, *Hukum Transporasi Udara Dari Warsawa 1029 Ke Montreal 1999*, Kiblat Buku Utama, Bandung.

Siti Sundari Rangkuti, 2000, *Hukum Lingkungan Dan Kebijakan*

*Lingkungan Nasional*, Airlangga University Pers, Surabaya,

Sution Usman Adji, dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta.

Shidarta, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Cet.3, Grasindo, Jakarta, hlm. 73 - 80

Saefullah Wiradipradja, E, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional*, Liberty Yogyakarta, Yogyakarta.

### PERATURAN UNDANGAN

### PERUNDANG- UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Burgelijk Wetboek. Diterjemahkan oleh Soedaryo Soimin. Jakarta : Sinar Grafika, 1995, Staatblad Nomor 23

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 472

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176

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.

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.

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.

## JURNAL

Muhammad Sofyan Rudi Santoso dan Moch Najib Imanullah, 2016, "TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS KECELAKAAN YANG TERJADI SAAT MENGANGKUT PENGGUNA JASA ANGKUTAN MRT", *Jurnal Privat Law*, Vol. IV No. 2 Juli - Desember 2016, Bagian Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta.

Shinta Nuraini dan Tuhana, 2017, "TANGGUNG JAWAB KEPERDATAAN DALAM PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN UDARA ATAS KETERLAMBATAN JADWAL PENERBANGAN BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN", *Jurnal Privat Law*, Vol. V No. 1 Januari-Juni 2017, Bagian Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

## INTERNET/ WEBSITE

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

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

<https://www.jakartamrt.co.id/mrt-jakarta/sejarah-mrt-jakarta/>, diakses pada hari Kamis, 5 September 2019, Pukul 13:11 WIB

Delik Hudalah dan Yudistira Pratama, [http://tataruang.atr-bpn.go.id/Bulletin/upload/data\\_artikel/edis\\_i5d.pdf](http://tataruang.atr-bpn.go.id/Bulletin/upload/data_artikel/edis_i5d.pdf), diakses pada hari Jumat, 6 September 2019.

<https://kbbi.web.id/angkut>, diakses pada hari Rabu, 4 September 2019, pukul 18:16 WIB

<https://konsultanhukum.web.id/cara-membedakan-wanprestasi-dan-perbuatan-melawan-hukum-pmh/>, diakses pada hari Jumat, 13 September 2019, Pukul 03:15 WIB

<https://konsultanhukum.web.id/pahami-bentuk-ben-tuk-wanprestasi-atau-ingkar-janji/>, diakses pada hari Jumat, 13 September 2019, Pukul 00:42 WIB.

<https://jakarta.tribunnews.com/2019/04/04/ada-alat-pendeteksi-isi-saldo-e-money-dan-kartu-mrt-jakarta-di-dekat-loket-tiket-stasiun-mrt-jakarta?page=all>, diakses pada hari Selasa, 1 Oktober 2019.

## KAMUS

Henry Campbell Black, 1990, *Black's Law Dictionary*, West Publishing, United States of America.