

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengangkutan memiliki makna yang sangat penting bagi proses kehidupan masyarakat Indonesia jika ditinjau dari kondisi geografisnya. Transportasi sebagai sarana pengangkutan juga sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan pengangkutan untuk melakukan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya.¹ Kata “pengangkutan” dalam penggunaan umumnya sering disamakan artinya dengan “transportasi” yang merupakan kegiatan berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain menggunakan alat angkut. Ada sedikit perbedaan dalam penggunaan kata tersebut, kata “pengangkutan” lebih ditujukan dalam aspek yuridis sedangkan kata “transportasi” lebih tepat digunakan untuk menunjukkan kegiatan perekonomian.² Adapun beberapa jenis angkutan, yaitu angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.

Era perkembangan pengangkutan di Indonesia dibagi menjadi 3 (tiga) era, yaitu era *Omni Bus*, era jalan rel, dan era bus dan *trolley bus*. Penyediaan transportasi publik, khususnya di darat, dimulai sekitar 300 tahun yang lalu saat Pascal di Perancis memperkenalkan gerbong penumpang yang ditarik

¹ Ananda Amalia Tasya dan Hilda Yunita Sabrie, 2019, “Implementasi Sifat Hukum Pengangkutan dalam Pelaksanaan Ojek *Online*”, *Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan PERSPEKTIF*, Vol 24 No 3, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, hlm. 157

² Sigit Sapto Nugroho, dan Hilman Syahril Haq, 2019, *Hukum Pengangkutan Indonesia: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, Pustaka Iltizam, Solo, hlm. 7

kuda di Kota Paris pada tahun 1662. Awalnya, layanan ini gratis, namun kemudian mulai dikenakan biaya. Revolusi industri di Eropa, terutama di Perancis dan Inggris, mempercepat pertumbuhan kota, menyebabkan pemisahan antara zona industri dan permukiman. Hal ini memunculkan fenomena urban sprawl, di mana permukiman kelas menengah berpindah ke daerah pinggiran, menjauhi pusat bisnis. Arus commuting atau perjalanan harian juga muncul, dengan puncak arus terjadi saat berangkat dan pulang kerja, menyebabkan kemacetan. Inggris memperkenalkan sistem transportasi massa pertamanya dengan munculnya Omni Bus oleh George Shillibeer di London pada 1829. Model ini menyebar ke kota besar lain seperti New York dan Paris pada 1830-an. Pada tahun yang sama, George Shillibeer meluncurkan kereta api uap pertama di Inggris, dari Liverpool ke Manchester. Perkembangan Omni Bus kemudian mengarah pada penemuan Omni Bus susun, yang menjadi embrio bus bermotor modern.³

Era jalan rel dimulai ketika jalan tanah yang ada mulai mengalami kerusakan dan menyulitkan akses kereta kuda. Untuk mengatasi hal ini, dipikirkan untuk membuat jalan khusus di atas tanah yang awalnya terbuat dari kayu, namun kemudian digantikan dengan besi. Kereta yang berjalan di atas rel masih ditarik oleh kuda, disebut sebagai *Horse Train Street Cars*, yang pertama kali diperkenalkan di New York pada tahun 1832. Trem menjadi populer di dalam kota karena lokomotif uap dilarang masuk ke area perkotaan

³ Ibid., hlm. 15

pada saat itu. Era ini juga mengenal sistem pengelolaan oleh perusahaan swasta dengan adanya persaingan ketat terutama pada rute yang sama. Era berikutnya adalah kereta kabel, diperkenalkan di San Fransisco pada tahun 1873, yang menggunakan kabel di tengah rel yang ditarik oleh mesin uap. Inggris juga membuka jalur *Metropolitan Railway* pada tahun 1863, menggunakan tenaga uap. Amerika Serikat mengadopsi sistem kereta uap yang melayang di New York pada tahun 1868. Kemudian, tram listrik pertama muncul di Chicago pada tahun 1883 dan di Toronto pada tahun 1885. Pada tahun 1888, kereta listrik dengan sistem *Multiple Unit Train Control* mulai dibuat. Sepuluh tahun kemudian, kereta listrik mulai beroperasi di bawah tanah di Boston dan New York. Keunggulan kereta listrik adalah tidak polutif, jaringan yang lebih luas, dan cocok untuk kota yang padat.⁴

Era bus dan bus troli kembali muncul pada tahun 1920, menghadirkan alternatif baru dalam transportasi umum. Hal ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti Perang Dunia I yang mengalihkan banyak sarana rel untuk keperluan militer, krisis finansial pasca-perang, dan meningkatnya popularitas mobil pribadi. Sebagai akibatnya, angkutan rel yang membutuhkan investasi dan pemeliharaan mahal mengalami penurunan. Bus menjadi pilihan yang lebih efisien dengan biaya investasi yang lebih terjangkau. Mulai dari bus bermotor yang muncul di New York pada 1905, lalu dilanjutkan dengan sistem feeder bus ke tram pada 1912. Pada tahun

⁴ Ibid., hlm. 16

1920, muncul armada bus dengan mesin di depan dan pintu yang dapat diatur oleh pengemudi. Hingga tahun 1930-an, bus mengalami perkembangan pesat, bahkan pada tahun 1939, sudah menggunakan mesin diesel dan persneling otomatis. Inovasi berikutnya adalah bus tingkat dan trolley bus, yang merupakan kombinasi antara bus dan tram. Sejarah perkembangan angkutan umum menunjukkan bahwa angkutan tersebut muncul sebagai solusi atas masalah kongesti lalu lintas, dan hal ini tetap relevan hingga saat ini di mana angkutan umum menjadi bagian integral dari pengembangan perkotaan yang pesat.⁵

Era pengangkutan ini terus berkembang pada zamannya hingga sekarang dunia mengenal adanya kereta cepat. Negara-negara maju meningkatkan investasi mereka di negara berkembang dalam tiga dekade terakhir, membuka peluang bagi pembangunan infrastruktur. Indonesia, sebagai salah satu negara berkembang, menjadi pilihan utama bagi investor. Namun, pembangunan ekonomi yang merata membutuhkan investasi besar. Solusinya adalah kerjasama dengan pihak luar, khususnya dalam penanaman modal. Hubungan Indonesia-China berkembang pesat, terutama dalam hal perdagangan dan teknologi. Indonesia memulai revolusi penanaman modal asing pada era Susilo Bambang Yudhoyono, membuka pintu bagi investasi China, termasuk dalam proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Keputusan ini menandai kemajuan hubungan bilateral, mendukung pertumbuhan ekonomi

⁵ Ibid., hlm. 17

kedua negara. Indonesia melanjutkan pembangunan infrastruktur dengan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo. Kerja sama ini melibatkan perusahaan kereta api China dan Indonesia dalam skema Business to Business (B to B). China Railway International Co. Ltd dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Indonesia membentuk PT Kereta Cepat Indonesia China sebagai anak usaha patungan. Proyek ini merupakan hasil dari perundingan mendalam antara kedua negara dan menunjukkan komitmen yang kuat dalam kerjasama ekonomi dan infrastruktur. Dengan demikian, Indonesia bergerak maju dalam pembangunan infrastruktur dengan dukungan dari negara-negara mitra seperti China, membawa harapan untuk pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Adapun dalam pengelolaannya, PT Kereta Cepat Indonesia China diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 7 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi. Pengelolaan tersebut meliputi persyaratan teknis dan kelaikan sarana dan prasarana, lalu lintas dan angkutan kereta api kecepatan tinggi, standar keselamatan, dan sertifikasi sumber daya manusia.⁶

Pengoperasian KCIC membawa konsekuensi dengan tanggung jawab hukum dan perlindungan hak-hak penumpang. Sebagai transportasi yang sangat penting, keberhasilan KCIC bukan hanya tercermin dalam efisiensi pengelolaan, tetapi juga dalam perlindungan hukum yang diberikan kepada

⁶ Benita Nathalia, 2023, "Analisis Yuridis Aspek Hukum Investasi dalam Kerjasama Internasional Antara Indonesia dengan China pada Proek Kereta Cepat Jakarta – Bandung", *Jurnal Hukum & Pembangunan Masyarakat*, Vol 14 No 4, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, hlm. 2

penumpangnya. Maka dari itu, penelitian hukum yang mendalam tentang aspek-aspek hukum pengelolaan KCIC perlu dilakukan untuk memastikan bahwa hak dan kepentingan penumpang dilindungi dengan baik.

Peraturan mengenai Hukum Pengangkutan sendiri di Indonesia terdapat pada UU/PP/Perpu. Keberadaan hukum dan regulasi yang mengatur penyelenggaraan kereta cepat Indonesia-China masih menjadi perhatian utama. Analisis tanggung jawab hukum pihak pengelola dan hak-hak penumpang menjadi penting untuk memastikan bahwa aspek-aspek ini terpenuhi dengan baik dalam prakteknya. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk memberikan kontribusi pada pemahaman lebih lanjut tentang kerangka hukum yang mengatur KCIC dan sejauh mana perlindungan hukum bagi penumpang telah diakomodasi.

Pemahaman aspek-aspek tersebut diharapkan dapat memberikan saran untuk peningkatan regulasi dan praktik pengelolaan KCIC demi mencapai standar dalam perlindungan hukum bagi penumpang kereta cepat. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan landasan hukum yang kuat sebagai dasar bagi pengembangan regulasi lebih lanjut di masa mendatang dan sebagai kontribusi terhadap pengembangan sistem transportasi yang berkelanjutan dan aman bagi masyarakat.

B. Rumusan Masalah

Sebagaimana yang dijelaskan dalam latar belakang penelitian ini yaitu pembahasan terkait pertanggung jawaban hukum terhadap penumpang dan

pihak pengangkut ketika ada peristiwa hukum, maka rumusan masalah yang menjadi fokus utama, antara lain :

1. Bagaimana sistem pertanggungjawaban PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) terhadap keterlambatan keberangkatan dan hilangnya barang penumpang?
2. Bagaimana bentuk tanggung jawab kepada penumpang yang mengalami keterlambatan keberangkatan dan hilangnya barang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun dari beberapa rumusan masalah yang sudah dipaparkan akan memberikan tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Mengetahui sistem pertanggungjawaban PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) terhadap keterlambatan keberangkatan dan hilangnya barang penumpang.
2. Mengetahui proses ganti rugi kepada penumpang yang mengalami keterlambatan keberangkatan dan hilangnya barang.

D. Manfaat Penelitian

Penulisan skripsi ini terdapat manfaat penelitian, antara lain :

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis penelitian ini bagi perkembangan ilmu pengetahuan pada umumnya sebagai pertimbangan awal dalam kelanjutan penelitian dengan topik pertanggungjawaban hukum dalam penyelenggaraan KCIC. Kemudian, penelitian ini juga juga bermanfaat dalam perkembangan ilmu pengetahuan khususnya bagi PT. Kereta

Cepat Indonesia China dan Pemerintah Republik Indonesia yang memiliki wewenang dalam bertanggung jawab secara hukum terhadap pengelolaan KCIC.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pengelola Kereta Cepat Indonesia China (KCIC)

Penelitian ini diharapkan sebagai landasan awal dalam pengaturan baru mengenai pertanggungjawaban yang harus dilakukan oleh PT. KCIC dengan adanya keterlambatan dan kehilangan barang.

b. Masyarakat

Memberi pengetahuan kepada masyarakat sebagai pengguna transportasi bahwa hak-hak yang dimiliki dapat dilindungi oleh undang-undang dan hukum.

c. Penulis

Memperluas wawasan terhadap hukum transportasi mengenai pertanggungjawaban hukum yang dilakukan oleh pengangkut. Kemudian penelitian ini juga memberikan pemahaman mengenai penerapan aturan yang belum pernah dibentuk.

E. Keaslian Penelitian

Penulisan penelitian hukum dengan judul “Analisis Hukum Pengelolaan Kereta Cepat Indonesia China (KCIC): Kajian Mengenai Tanggung Jawab dan Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang”

merupakan hasil penulisan yang bersifat asli dengan duplikasi dan plagiasi dari penulisan lain. Kemudian berdasarkan penelusuran dari sumber-sumber yang ilmiah tidak ditemukan adanya kesamaan judul dengan tulisan milik orang lain. Oleh karena itu, berikut akan dijabarkan 3 (tiga) judul penulisan ilmiah sebagai bahan pembanding dengan judul penulisan ini. Apabila ada kesamaan maka hal itu hanya sekedar referensi teori semata yang dikutip untuk melengkapi dan menambah referensi baru pada tulisan ini. Berikut ini adalah 3 (tiga) penulisan ilmiah yang digunakan sebagai pembanding, antara lain :

1. Skripsi yang ditulis oleh Idaman Jaya Mendrofa, NPM: 160512334, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Tahun 2019
 - a. Judul : TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. *MASS RAPID TRANSIT* (MRT) JAKARTA TERHADAP KERUGIAN YANG DIALAMI OLEH PENUMPANG ANGKUTAN *MASS RAPID TRANSIT*
 - b. Rumusan Masalah :
 - 1) Bagaimana tanggung jawab hukum PT. MRT Jakarta selaku penyelenggara prasarana dan sarana angkutan MRT terhadap kerugian penumpang angkutan MRT?
 - c. Hasil : PT. MRT Jakarta memiliki kewajiban hukum sebagai penyelenggara layanan transportasi MRT terhadap kerugian yang dialami penumpang MRT. Hal ini diatur berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan

Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. PT. MRT Jakarta bertanggung jawab secara mutlak atau *absolute liability* terhadap kerugian akibat kecelakaan. Namun, untuk kerugian karena keterlambatan kedatangan, penundaan keberangkatan, dan pembatalan keberangkatan, PT. MRT Jakarta bertanggung jawab dengan prinsip *strict liability*. Prinsip ini berlaku bagi penumpang MRT yang mengalami kerugian karena pelanggaran kontrak, baik itu kecelakaan yang diatur dalam Pasal 157 ayat (1) Undang-Undang Perkeretaapian dan Pasal 133 ayat 2 atau bentuk ganti rugi berdasarkan Pasal 157 ayat (3), Pasal 85 ayat (2), Pasal 92 ayat (2), dan Pasal 94 ayat (2) Peraturan Pemerintah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api. Lebih lanjut, regulasi ini dijelaskan 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. Dengan demikian, PT. MRT Jakarta bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada penumpang MRT sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam peraturan-peraturan perkeretaapian.

- d. Perbedaan : Penulisan skripsi yang ditulis oleh Idaman Jaya Mendrofa membahas mengenai pertanggungjawaban hukum yang dilakukan oleh PT. MRT mengenai kerugian terhadap penumpang. Dalam hal ini perbedaan mendasar ada pada objek penelitian

mengenai Kereta Cepat Indonesia China dengan substansi yang tidak berbeda jauh mengenai pertanggungjawaban terhadap kerugian penumpang. Kemudian ada tambahan pembahasan pada skripsi ini yaitu mengenai wanprestasi dan perbuatan melawan hukum.

2. Skripsi yang ditulis oleh Benedictus Bismo Bintang Prakosa, NPM: 110510601, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Tahun 2015.

a. Judul : TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. KERETA API INDONESIA TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN KERETA API

b. Rumusan Masalah :

Adapun rumusan masalah pada skripsi yang ditulis oleh Benedictus Bismo Bintang Prakosa, antara lain :

- 1) Bagaimana pelaksanaan ganti kerugian oleh PT. KAI terkait kecelakaan kereta api yang dialami penumpang?
- 2) Apakah ganti kerugian yang diberikan oleh Jasa Raharja kepada penumpang terkait kecelakaan kereta api dapat dikategorikan sebagai tanggung jawab PT. KAI?

c. Hasil : Analisis dilakukan pada Skripsi yang ditulis oleh saudara Benediktus Bismo Bintang Prakosa maka didapat sebuah hasil, yaitu pelaksanaan penggantian kerugian oleh PT. KAI atas barang yang hilang akibat kecelakaan kereta api belum mencapai tingkat optimal karena keterbatasan dalam perjanjian antara penumpang dan

pengangkut, yang diatur oleh perjanjian pengangkutan. Menurut Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, pelaku usaha memiliki kewajiban untuk memberikan kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian atas kerugian yang timbul akibat penggunaan barang atau jasa yang diperdagangkan. Namun, proses klaim asuransi yang rumit dan memakan waktu membuat penumpang kesulitan untuk memperoleh ganti rugi secara tepat waktu. Meskipun demikian, ganti rugi yang diberikan oleh Jasa Raharja kepada penumpang kecelakaan kereta api tidak dapat dianggap sebagai tanggung jawab PT. KAI, sebab uang premi asuransi berasal dari kontribusi penumpang sendiri. Hal ini menjadi perbedaan signifikan dengan asuransi tambahan yang ditawarkan oleh PT. Jasa Raharja Putera, di mana premi asuransi tersebut ditanggung oleh PT. KAI sendiri. Maka dari itu, meskipun ada upaya penggantian kerugian yang dilakukan oleh pihak pengangkut, masih ada kerumitan dan ketidakjelasan mengenai tanggung jawab dan proses klaim yang mempengaruhi penumpang dalam mendapatkan hak-hak mereka setelah mengalami kecelakaan kereta api.

- d. Perbedaan : Adapun dalam penelitian yang dilakukan oleh saudara Benedictus Bismo Bintang Prakosa terdapat beberapa perbedaan bila dibandingkan oleh penelitian yang dilakukan pada penulisan ini. Perbedaan mendasar tersebut antara lain ada pada objek penelitian yang pada penulisan ini penelitian dilakukan terhadap Kereta Cepat

Indonesia China. Kemudian pada penulisan ini juga akan membahas tidak hanya mengenai tanggung jawab hukum atas ganti kerugian penumpang tetapi juga pada wanprestasi dan perbuatan melawan hukum sementara pada penelitian sebelumnya membahas klaim asuransi.

3. Skripsi yang ditulis oleh Frida Margaretha Meiliana Simorangkir, NPM: 193300416011, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Nasiona, Tahun 2023.
 - a. Judul : TANGGUNG JAWAB HUKUM PT. KERETA API INDONESIA (KAI) TERHADAP PENUMPANG YANG MENGALAMI KECELAKAAN DI STASIUN
 - b. Rumusan masalah
 - 1) Bagaimana tanggung jawab hukum PT Jasaraharja Putera terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan di stasiun milik PT Kereta Api Indonesia (KAI)?
 - 2) Bagaimana penerapan pengajuan *claim* asuransi pada PT Jasaraharja Putera terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan di stasiun milik PT Kereta Api Indonesia (KAI)?
 - c. Hasil : Adapun dalam analisis pada penelitian ini didapatkan hasil yaitu PT Kereta Api Indonesia menerapkan tanggung jawab hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan di stasiun dengan mengalihkan risiko tersebut kepada PT Jasaraharja Putera. Selanjutnya, PT Jasaraharja Putera memberikan ganti rugi sesuai

dengan besaran premi asuransi yang telah ditetapkan, dengan persyaratan penyerahan bukti/kuitansi asli biaya perawatan di rumah sakit. Namun, jika tertanggung tidak dapat memenuhi persyaratan tersebut, penggantian hanya sebesar 75%, dengan syarat melampirkan fotokopi kuitansi asli yang telah dilegalisir. Korban juga memiliki kebebasan untuk memilih jenis perawatan yang diinginkan, namun jika memilih pengobatan alternatif, penggantian hanya sebesar 25%, dengan syarat klinik tersebut memiliki izin praktek dari kementerian/dinas Kesehatan. Dalam proses pengajuan klaim asuransi, korban diharuskan untuk menjelaskan detail kronologi kejadian, menyertakan bukti kecelakaan, berita acara dari PT Kereta Api Indonesia, serta data identitas dan tiket asli. PT Jasaraharja Putera memberikan batas waktu hingga 90 hari untuk memenuhi persyaratan tersebut, dan dana klaim akan diproses maksimal dalam waktu 1 minggu setelah pengajuan klaim.

- d. Perbedaan : Dibandingkan dengan penulisan hukum ini, penelitian yang dilakukan oleh Frida Margaretha Meiliana Simorangkir berfokus pada klaim asuransi oleh penumpang korban kecelakaan kereta, sedangkan pada penulisan hukum ini berfokus pada prinsip tanggung jawab yang dilakukan PT KCIC jika ada kecelakaan kereta cepat mengingat belum ada regulasi yang lengkap dalam mengatur penyelenggaraan Kereta Cepat Indonesia China.

F. Batasan Konsep

1. PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC)

PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) merupakan sebuah perseoran yang dibentuk dari konsorsium Badan Usaha Milik Negara yang terdiri dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero), PT Wijaya Karya (Persero), PT Jasa Marga (Persero) Tbk, dan PT Perkebungan Nusantara VIII. Hal ini dijelaskan dalam Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung Pasal 1 ayat (1) sampai ayat (3).

2. Tanggung Jawab Hukum PT. Kereta Cepat Indonesia China (KCIC)

Tanggung jawab hukum yang dimaksud dalam hal ini adalah tanggung jawab yang dilakukan oleh PT. KCIC sebagai penyelenggara pengangkutan perkeretaapian terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan dan kehilangan barang berdasarkan Pasal 133 dan Pasal 157 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

3. Pengangkutan Kereta Cepat

Berdasarkan doktrin yang ada pengangkutan kereta cepat merupakan kegiatan untuk memindahkan barang dan/atau orang dari tempat satu ke tempat lain dengan menggunakan kereta api kecepatan tinggi. Hal ini sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkertaapian dan Pasal 1 angka 1 dan 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2022.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada penulisan skripsi ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah metode penelitian yang berfokus pada norma hukum yang berlaku. Penelitian ini dilakukan langsung dengan mencari pada sumber-sumber hukum sebagai bahan hukum primer dengan didukung dengan bahan hukum sekunder yang bersumber dari penelitian-penelitian tentang pembahasan yang juga dibahas dalam skripsi ini. Proses perolehan data untuk skripsi ini langsung bersumber dari peraturan perundang-undangan mengenai hukum pengangkutan dan pengaturan mengenai penyelenggaraan kereta cepat Indonesia China .

2. Sumber Data

Penulisan penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dengan perolehan data primer dan data sekunder dengan penjelasan sebagai berikut :

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah dokumen hukum yang memiliki daya mengikat bagi subyek hukum. Dalam hal penelitian ini menggunakan bahan hukum primer sebagai berikut :

1) Peraturan Perundang-undangan

- a) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 7 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi
 - b) Undang-Undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang diubah diubah dalam Pasal 56 Undang-Undang No.6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja.
 - c) Peraturan Pemerintah No.72 Tahun 2009 yang diubah dengan Peraturan Perintah No.61 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Perkeretaapian
 - d) Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung.
 - e) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
 - f) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- 2) Asas-asas Hukum Pengangkutan
- a) Asas konsensual
 - b) Asas koordinatif
 - c) Asas campuran
 - d) Asas pembuktian dengan dokumen
- b. Bahan Hukum Sekunder
- 1) Pendapat hukum yang diperoleh dari buku, jurnal, laporan hasil penelitian, surat kabar, dan masalah ilmiah
 - 2) Lembaga resmi

3) Kamus Hukum dan kamus non-hukum

3. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang dilakukan dalam skripsi ini dengan studi kepustakaan, yaitu data diperoleh dengan mempelajari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

4. Analisis Data

Data yang diperoleh dari sumber-sumber hukum primer yang berupa peraturan perundang-undangan tentang penyelenggaraan Kereta Cepat Indonesia China dan pertanggungjawabannya terhadap penumpang, serta wanprestasi dan perbuatan melawan hukum dilakukan secara kualitatif dan dikaitkan hal tersebut dengan data yang diperoleh dari sumber hukum sekunder berkaitan dengan pendapat-pendapat yang terdapat dalam sumber ilmiah, kemudian data tersebut dikaitkan dengan dicari perbedaan dan/atau persamaannya. Selanjutnya analisis yang telah dilakukan ditulis sebuah kesimpulan yang menggunakan metode deduktif dengan bergantung pada permasalahan yang diteliti dalam skripsi ini.