

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Transportasi adalah salah satu bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dalam menjalani kehidupannya, masyarakat tidak dapat dipisahkan dari transportasi. Dalam konsideran huruf a Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, transportasi merupakan faktor pendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Transportasi tidak dapat dipisahkan oleh pengangkutan. Pengangkutan yang dimaksud tidak hanya dalam hal pengangkutan barang, akan tetapi juga merupakan sarana dalam mengangkut orang, dengan kata lain sebagai sarana mobilitas manusia. Pengangkutan dalam hal ini dapat dilakukan oleh orang, kendaraan yang ditarik oleh binatang, kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara dan lain-lain.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> H.M.N Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Cetakan Keenam Djambatan, Jakarta, hlm. 1.

Manfaat pengangkutan dapat dilihat dari beberapa segi, diantaranya segi ekonomi, sosial, dan politis. Dari segi manfaat ekonomi, pengangkutan merupakan salah satu alat bantu untuk pemenuhan kebutuhan manusia serta meningkatkan ekonomi masyarakat sehingga mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dari segi manfaat sosial, pengangkutan menyediakan banyak fasilitas, dalam hal ini, pengangkutan dapat mempermudah penyampaian informasi, perjalanan untuk rekreasi, pendekatan jarak rumah ke tempat berinteraksi seperti kantor, sekolah serta menyediakan pelayanan untuk individu maupun kelompok. Sedangkan dari segi manfaat politis, pengangkutan yang aman dan nyaman akan memudahkan pengguna transportasi, mereka tidak akan takut untuk melakukan mobilitas siang ataupun malam, kelengkapan jalan, kenyamanan pengangkutan umum, tentu akan meningkatkan minat pengguna transportasi, serta meningkatkan nilai positif wilayah tersebut.<sup>2</sup> Dari hal tersebut dapat kita ketahui bahwa pengangkutan memegang peranan penting dalam pembangunan. Maka dari itu peran pengangkutan diharapkan dapat memberikan jasa sebaik mungkin sesuai dengan fungsinya, yaitu memindahkan barang maupun orang dari satu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> <http://amijhe.blogspot.com/2012/06/manfaat.html>, diakses pada tanggal 22 September 2014 pukul 22.23 WIB.

<sup>3</sup> H.M.N. Purwosutjipto, 1991, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djembatan, Jakarta, hlm 1.

Pengangkutan terdiri dari 3 jenis, yaitu pengangkutan darat, pengangkutan air, dan pengangkutan udara.<sup>4</sup> Salah satu pengangkutan darat yang memiliki keunggulan dan manfaat bagi masyarakat luas adalah kereta api. Kereta api merupakan salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain. Kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.

Pengangkutan dengan menggunakan kereta api dimulai dengan adanya perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim barang dan penumpang. Menurut Prof. Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>5</sup> Persetujuan antara pihak-pihak yang berkepentingan itu melahirkan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan

---

<sup>4</sup> <http://ms.wikipedia.org/wiki/Pengangkutan>, diakses pada tanggal 22 September 2014 pukul 19.20 WIB

<sup>5</sup> R. Subekti, 1985, *Hukum Perjanjian*, PT Internasional, Jakarta, hlm 1.

melalui proses penyelenggaraan pengangkutan.<sup>6</sup> Perjanjian pengangkutan yang terjadi antara pengangkut dengan penumpang melahirkan suatu perikatan. Perikatan yang timbul dari perjanjian pengangkutan tersebut merupakan perikatan usaha. Perikatan usaha adalah perikatan di mana pihak pengangkut berusaha semaksimal mungkin untuk mengangkut barang dan atau orang sampai tujuan dengan selamat.

Dalam ketentuan umum Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian angka 12 berisi:

“Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik angkutan orang maupun barang.”

Pengertian pengguna jasa tersebut dapat dikategorikan bahwa pengguna jasa adalah konsumen dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999. Dalam Pasal 1 angka 2 berisi ketentuan bahwa:

“Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain, dan tidak untuk diperdagangkan.”

PT. Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai penyelenggara perkeretaapian dapat dikategorikan sebagai pelaku usaha. Dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Pasal 1 angka 3 berisi ketentuan bahwa:

“Pelaku usaha adalah setiap perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara

---

<sup>6</sup> Abdulkadir Muhammad S.H., 1994, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm 14.

Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”

PT. KAI sebagai pelaku usaha maupun pengguna jasa kereta api sebagai konsumen memiliki hak dan kewajiban masing-masing. Pengguna jasa sebagai konsumen memiliki empat hak dasar yang dikemukakan oleh Mantan Presiden Amerika Serikat, John F. Kennedy yaitu:<sup>7</sup>

1. *the right to safe the products;*
2. *the right to be informed about products;*
3. *the right to definite choices in selecting products;*
4. *the rights to be heard regarding consumer interest.*

Resolusi Perserikatan Bangsa-bangsa Nomor 39/248 Tahun 1985 tentang Perlindungan Konsumen (*Guidelines for Consumer Protection*), juga merumuskan berbagai kepentingan konsumen yang perlu dilindungi, yang meliputi:<sup>8</sup>

- a. perlindungan konsumen dari bahaya- bahaya terhadap kesehatan dan keamanan;
- b. promosi dan perlindungan kepentingan ekonomi sosial konsumen;
- c. tersedianya informasi yang memadai bagi konsumen untuk memberikan kemampuan mereka melakukan pilihan yang tepat sesuai kehendak dan kebutuhan pribadi;
- d. pendidikan konsumen;
- e. tersedianya ganti rugi yang efektif;
- f. kebebasan untuk membentuk organisasi konsumen atau organisasi lainnya yang relevan dan memberikan kesempatan kepada organisasi tersebut untuk menyuarakan pendapatnya dalam proses pengambilan keputusan yang menyangkut kepentingan mereka.

---

<sup>7</sup> Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, 2001, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, hlm. 27

<sup>8</sup> Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Ibid*, hlm. 28

Kewajiban sebagai konsumen dalam hal perjanjian pengangkutan adalah membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati, beritikad baik dalam melakukan transaksi serta membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan.

PT. KAI sebagai pelaku usaha memiliki hak-hak antara lain hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan, hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik. Sedangkan kewajiban PT. KAI sebagai pelaku usaha adalah memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi jaminan barang/atau jasa

Proses penyelenggaraan pengangkutan meliputi empat tahap, yaitu:

1. Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkut dan penyerahan barang atau penumpang untuk diangkut;
2. Tahap penyelenggaraan pengangkutan, meliputi kegiatan pemindahan barang atau penumpang dengan alat pengangkutan dari tempat keberangkatan sampai di tempat tujuan yang disepakati;
3. Tahap penyerahan barang atau penumpang kepada penerima, turunnya penumpang, dan pembayaran biaya pengangkutan, dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan;
4. Tahap pemberesan/penyelesaian persoalan yang timbul selama pengangkutan atau sebagai akibat pengangkutan.

Dengan demikian, ada dua kemungkinan berakhirnya perjanjian pengangkutan, yaitu:

1. Dalam hal tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, perjanjian pengangkutan berakhir setelah perbuatan penyerahan barang dan pembayaran pengangkutan dilakukan, atau setelah penumpang turun.
2. Dalam hal terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, perjanjian pengangkutan berakhir setelah pemberesan selesai dilakukan oleh pihak-pihak sendiri, mungkin juga oleh pengadilan.

PT. KAI sebagai Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak dapat dipisahkan oleh pengguna jasa kereta api. Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berisi ketentuan bahwa Pengguna Jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang. Pengguna Jasa dalam pengertian tersebut berkaitan erat dengan konsumen yang memiliki hak-hak yang harus dilindungi apabila mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pelaku usaha yang dalam hal ini adalah PT. KAI. Pasal 19 ayat 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen berisi ketentuan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.

Tanggung jawab PT. KAI dalam menyelenggarakan pengangkutan dimulai sejak pengguna jasa angkutan kereta api naik dari stasiun asal sampai

dengan stasiun tujuan yang disepakati. Dalam Pasal 157 ayat (1) Undang-Undang

Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berisi ketentuan bahwa:

“Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.”

Bentuk tanggung jawab PT. KAI tersebut berupa pemberian ganti kerugian dan biaya pengobatan bagi pengguna jasa yang luka-luka atau santunan bagi pengguna jasa yang meninggal dunia. Sedangkan kerugian pengguna jasa yang ditanggung oleh PT. KAI berupa penggantian kehilangan atau kerusakan barang sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api. Akan tetapi, para korban kecelakaan kereta api pada umumnya hanya memperoleh santunan dari PT. Jasa Raharja berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Santunan yang diterima oleh korban bukanlah tanggung jawab hukum pengangkut, yaitu PT. KAI. Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tidak mengatur tanggung jawab hukum pengangkut, melainkan mengatur Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang yang dikenal sebagai Jasa Raharja.

Pasal 3 ayat 1 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang berisi ketentuan bahwa:

“Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.”

Dari ketentuan tersebut, dapat disimpulkan bahwa santunan yang diterima oleh korban bukan berasal dari PT. KAI, tetapi dari asuransi yang preminya dibayar sendiri oleh penumpang melalui pembelian tiket. Hal ini menimbulkan pertanyaan bagaimana bentuk tanggung jawab dari PT. KAI itu sendiri, sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan apa yang telah diuraikan di atas, maka beberapa masalah pokok yang diteliti adalah:

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. Tujuan Penelitian**

Adapun Tujuan Penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui pelaksanaan ganti kerugian oleh PT. KAI terkait kecelakaan kereta api yang dialami penumpang.

2. Mengetahui apakah ganti kerugian yang diberikan oleh Jasa Raharja kepada penumpang terkait kecelakaan kereta api dapat dikategorikan sebagai tanggung jawab PT. KAI.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### 1. Manfaat Teoritis

Penulisan ini diharapkan bermanfaat bagi perkembangan ilmu hukum pada umumnya, khususnya ilmu hukum di bidang hukum perlindungan konsumen tentang tanggung jawab hukum PT. KAI terhadap kerugian penumpang akibat kecelakaan kereta api.

##### 2. Manfaat Praktis

###### a) Bagi Masyarakat Luas

Memberitahukan kepada masyarakat dan melihat kenyataan di masyarakat apakah pihak PT. KAI sudah melaksanakan bentuk tanggung jawabnya kepada konsumen yang telah menjadi korban dan mengalami kerugian akibat kecelakaan kereta api bagi Pemerintah dan PT. KAI.

###### b) Bagi Pemerintah

Dengan adanya penelitian ini, diharapkan pemerintah dapat melakukan pembinaan dan pengawasan perkeretaapian yang dituangkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan, agar tercipta dan tercapainya keserasian antara peraturan perundang-undangan dengan praktek yang terjadi di lapangan.

c) Bagi Penulis

Penulisan ini berguna sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum.

**E. Keaslian Penelitian**

Sepengetahuan peneliti, bahwa penulisan hukum dengan judul “Tanggung Jawab Hukum PT. KAI Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api” merupakan penelitian yang belum pernah dilakukan oleh peneliti-peneliti terdahulu. Penelitian ini mempunyai kekhususan yaitu untuk mengetahui “Tanggung Jawab Hukum PT. KAI Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api”. Penelitian ini merupakan karya asli penulis dan bukan merupakan duplikasi atau plagiasi dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti lain. Hal ini dapat dibandingkan dengan penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti terdahulu. Berikut ini penulis memaparkan 2 (dua) macam skripsi yang mempunyai relevansi yang hampir sama atau terkait dengan dengan penulisan ini, antara lain:

1. SKRIPSI

a. Judul Penelitian:

“Perlindungan Konsumen PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Dalam Hal Terjadinya Kecelakaan Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Prameks Di Kecamatan Kalasan Kabupaten Sleman)”

b. Identitas Penulis:

Nama Mahasiswa : Pinalia Sianturi

NPM : 090510189

Universitas : Atma Jaya Yogyakarta

Program Studi : Ilmu Hukum

c. Rumusan Masalah:

“Bagaimana tanggung jawab dari PT KAI kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan Kereta Api Prameks di Kecamatan Kalasan Kabupaten Sleman?”

d. Hasil Penelitian:

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan mengenai Perlindungan Konsumen PT KAI dalam hal terjadinya Kecelakaan Kereta (studi kasus kecelakaan kereta api prameks di Kecamatan Kalasan Kabupaten Sleman), maka dapat di ambil kesimpulan bahwa PT. KAI selaku badan penyelenggara perkeretaapian belum melaksanakan tanggung jawab dengan maksimal sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yakni Pasal 125 Undang-Undang No 23 Tahun 2007 terkait penanganan kecelakaan kereta api, Pasal 157 mengenai Tanggung Jawab penyelenggara sarana perkeretaapian, serta Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Meskipun pihak PT. KAI sudah memberikan ganti rugi kepada korban berupa dana pengobatan selama di RS, asuransi dan bentuk-bentuk biaya santunan lainnya, akan

tetapi masih banyak korban yang belum terpenuhi tuntutananya sehingga membuat aduan di internet, karena tidak semua korban kecelakaan kereta api memperoleh ganti rugi. Selain itu, meskipun korban kecelakaan kereta api sudah memperoleh ganti rugi, namun ganti rugi yang diberikan tidak dapat mengembalikan korban ke keadaan semula, seperti masih adanya sisa-sisa luka, rusak dan hilangnya barang milik korban, serta trauma bagi korban kecelakaan.

## 2. SKRIPSI

### a. Judul Penelitian:

“Tanggung Jawab PT. Kereta Api (PERSERO) Daerah Operasi VI Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi Dalam Perspektif Hukum Islam”

### b. Identitas Penulis:

Nama Mahasiswa : Maya Paramita

NPM : 01380604

Universitas : UIN Sunan Kalijaga

Program Studi : Ilmu Hukum Islam

### c. Rumusan Masalah:

“Bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) kepada penumpang terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam menggunakan jasa kereta api

kelas ekonomi di wilayah kerja Daerah Operasi (DAOP) VI Yogyakarta ditinjau dari hukum Islam?”

d. Hasil Penelitian:

Bentuk tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) dan ganti rugi bagi korban kecelakaan kereta api penumpang kelas ekonomi dengan bentuk santunan untuk biaya perawatan dan meninggal dunia dengan ketentuan yang berlaku. Untuk kerugian berupa keterlambatan, kurangnya kenyamanan, kehilangan atau kerusakan barang bawaan bukan merupakan tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero). Hal tersebut akan menjadi tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) jika dapat dibuktikan bahwa PT. Kereta Api (Persero) bersalah atau ada faktor kesengajaan dari pihak penyelenggara (PT. Kereta Api). Apabila yang mengalami kerugian adalah orang yang tidak mempunyai tiket tetapi mengalami kerugian disebabkan pengoperasian angkutan kereta api, misal: terjadi tabrakan antara kereta dengan kendaraan bermotor, maka secara hukum pihak kereta api tidak ada kewajiban untuk mengganti kerugian. Namun apabila dapat dibuktikan bahwa pihak kereta api lalai maka dapat menuntut kerugian.

## **F. Batasan Konsep**

Agar mempermudah pemahaman dalam penulisan hukum ini, maka berikut disampaikan batasan-batasan konsep atau pengertian-pengertian istilah. Berikut batasan-batasan konsep dalam penelitian ini:

1. Pengertian tanggung jawab hukum adalah fungsi menerima pembebanan, sebagai akibat sifat pihak sendiri atau pihak lain.<sup>9</sup>
2. PT. Kereta Api Indonesia adalah sebuah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Layanan PT Kereta Api Indonesia (Persero) meliputi angkutan penumpang.<sup>10</sup>
3. Pengertian kerugian adalah menderita rugi; perihal rugi.<sup>11</sup>
4. Pengertian penumpang adalah orang yang menumpang atau orang yang naik (kapal, pesawat, mobil, kereta, dsb)<sup>12</sup>
5. Kecelakaan adalah sebagai suatu kejadian yang tak terduga, semula tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik bagi manusia dan atau harta benda.<sup>13</sup>
6. Pengertian Kereta Api dalam Pasal 1 butir 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian adalah sarana berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel.

---

<sup>9</sup> Kementerian dan Kebudayaan Indonesia, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, hlm. 1139

<sup>10</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Kereta\\_Api\\_Indonesia](http://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_Api_Indonesia), diakses pada tanggal 2 Oktober 2014 pukul 11.15

<sup>11</sup> Tim Prima Pena, 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gitamedia Press, hlm. 664.

<sup>12</sup> *Ibid*, hlm. 776

<sup>13</sup> *Ibid*, hlm. 87

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penulisan hukum/skripsi ini adalah penelitian empiris, yaitu penelitian yang berfokus pada perilaku manusia dalam pergaulan masyarakat yang ditinjau dari aspek hukum dan memerlukan data primer sebagai data utama yang diperoleh secara langsung dari responden tentang obyek yang diteliti. Selanjutnya, data primer disempurnakan lagi, sehingga data yang diberikan sesuai dengan fenomena yang ada. Dalam penelitian ini, hal yang diamati berkaitan dengan Tanggung Jawab Hukum PT. KAI Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api. Penelitian ini dilakukan secara langsung kepada responden sebagai data utamanya, yang didukung dengan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

### **2. Sumber data**

Sumber data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan juga data sekunder sebagai data pendukung.

a. Data primer berupa keterangan-keterangan yang diperoleh secara langsung dari lapangan melalui wawancara dengan pihak-pihak yang dipandang mengetahui obyek yang diteliti.

b. Data sekunder, terdiri dari:

1) Bahan hukum primer:

Bahan hukum primer diperoleh melalui Peraturan Perundang- Undangan yang dapat digunakan sebagai dasar pemikiran untuk mengetahui bagaimana Tanggung Jawab Hukum PT. KAI Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api.

- a) Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 34 Ayat (2) tentang sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat.
- b) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
- c) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- d) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- e) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang

- 2) Bahan Hukum Sekunder berupa pendapat hukum dan non hukum yang diperoleh dari buku, Kamus Besar Bahasa Indonesia, kamus hukum, hasil penelitian, internet dan dokumen tentang Tanggung Jawab Hukum PT. KAI Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api.

### 3. Cara Pengumpulan Data

#### a. Studi Lapangan

##### 1) Wawancara

Suatu metode pengumpulan data primer yang dilakukan kepada responden berdasarkan pedoman wawancara yang telah disusun

sebelumnya. Wawancara dilakukan terhadap korban kecelakaan kereta api.

#### b. Studi Kepustakaan

Yaitu suatu pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mempelajari data-data sekunder, buku-buku atau literatur serta peraturan perundang-undangan yang berlaku dan teori sebagai tambahan dalam penulisan skripsi yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

#### 4. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT. KAI Daerah Operasi VI Wilayah Yogyakarta dengan pertimbangan bahwa tempat tersebut memenuhi karakteristik untuk mendapatkan gambaran mengenai masalah yang akan diteliti mengenai Tanggung Jawab Hukum PT. KAI Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api.

#### 5. Responden dan Narasumber

a. Responden adalah subyek yang sudah ditentukan berdasarkan penentuan sampel dan jumlah sampel yang representative. Responden memberikan jawaban langsung atas pertanyaan peneliti berdasarkan kuesioner atau wawancara langsung yang berkaitan langsung dengan rumusan masalah hukum yang diteliti. Dalam penelitian ini, respondennya adalah Arif selaku Manajer Hukum DAOP VI.

#### b. Narasumber

Narasumber adalah subyek/seseorang yang berkapasitas sebagai ahli, professional atau pejabat yang memberikan jawaban atas pertanyaan peneliti berdasarkan pedoman wawancara yang berupa pendapat hukum terkait dengan rumusan masalah yang diteliti. Dalam penelitian ini narasumbernya adalah PT. KAI.

#### 6. Analisis Data

Setelah diperoleh data dari lapangan, maka tahap berikutnya adalah mengolah dan menganalisis data. Langkah pertama, data primer dikuantitatifkan terlebih dahulu kemudian dianalisis dengan menggunakan ukuran kualitatif. Selanjutnya, menganalisis data sekunder sebagai data pendukung. Dalam hal ini, analisis dilakukan dengan cara mendeskripsikan hukum positif sebagai bahan hukum primer. Sifat analisis deskriptif maksudnya adalah, bahwa peneliti dalam menganalisis berkeinginan untuk memberikan gambaran atau pemaparan atas subyek dan obyek penelitian sebagaimana hasil penelitian yang dilakukannya. Bahan hukum sekunder berupa pendapat hukum selanjutnya dianalisis untuk mencari perbedaan dan persamaan pendapat hukum. Kemudian, Bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder diperbandingkan untuk mengetahui ada tidaknya kesenjangan antara data primer dengan data sekunder.

## **H. Sistematika Penulisan Hukum Skripsi**

Penulisan hukum ini disusun secara sistematis dalam bab per bab yang saling berhubungan satu dengan yang lain. Pembagian bab per bab ini dimaksud agar dihasilkan keterangan yang jelas dan sistematis. Adapun kerangka isi penulisan hukum ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I : Pendahuluan**

Bab ini berisi latar belakang masalah, dari latar belakang masalah tersebut dapat ditemukan mengenai rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan konsep dan metode penelitian dan sistematik skripsi.

### **BAB II: Pembahasan**

Bab ini menguraikan tentang berbagai tinjauan umum perlindungan konsumen, tinjauan umum mengenai pengangkutan dan perjanjian pengangkutan, tinjauan umum tentang pengangkutan dengan menggunakan kereta api, dan tanggung jawab hukum PT.KAI terhadap kerugian yang dialami penumpang akibat kecelakaan kereta api.

### **BAB III: Penutup**

Bab ini berisi tentang kesimpulan yang berkaitan dengan hal-hal yang telah diuraikan dalam bab-bab sebelumnya dan penulis juga akan memberikan saran yang relevan untuk menyelesaikan masalah.