

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Manusia menggunakan alat transportasi untuk memindahkan orang dan barang ke tempat yang dituju, dimana pada zaman dahulu hewan ternak digunakan sebagai alat untuk mengangkut orang hingga barang untuk keperluan dagang. Seiring perubahan zaman, manusia mulai merubah cara berpikir tentang bagaimana mengangkut orang dan barang dalam kebutuhan dagang bisa cepat sampai, yaitu dengan cara membuat alat transportasi yang lebih cepat dan efisien untuk memudahkan manusia dalam mengangkut orang dan barang. Evolusi ini mencerminkan dorongan manusia untuk menciptakan solusi yang lebih efisien, cepat, dan nyaman dalam memenuhi kebutuhan transportasi mereka. Inovasi terus mendorong batas-batas kemungkinan, dan transportasi terus berkembang untuk memenuhi tantangan zaman.

Pengangkutan ialah perjanjian timbal balik seperti perjanjian saling memberi dan menerima, dimana kedua belah pihak memiliki tanggung jawab dan haknya masing-masing. Pengangkut bertanggung jawab untuk mengatur pengangkutan dari satu tempat ke tempat tujuan dengan aman, sementara pengirim atau penumpang bertanggung jawab untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>1</sup>

Pengangkutan juga bisa disebut sebagai proses kegiatan yang memerlukan alat untuk mengangkut barang dagang maupun orang dari tempat awal pemuatan ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Kehidupan manusia dengan bersamaan meningkatnya

---

<sup>1</sup> Abdulkadir Muhammad, SH, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara. (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991), 21

perkembangan zaman maka, pengangkutan memegang peranan yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat sehari-hari untuk mengangkut orang dan barang, pengangkutan juga bermanfaat bagi dunia perdagangan, di era modern pengangkutan memiliki peranan penting bagi perusahaan-perusahaan. Kereta Api sebagai alat pengangkutan transportasi massal, mulai dari mengangkut penumpang hingga barang, kereta api dapat dimanfaatkan untuk berbagai keperluan masyarakat. Transportasi ini cukup tua dan masih akan memiliki umur yang panjang dan mungkin tidak akan pernah berhenti beroperasi dalam mengangkut penumpang dan barang. Dengan berbagai permasalahan mobilitas manusia yang ada sekarang.

Pengangkutan menggunakan transportasi kereta api semenjak adanya perjanjian pengangkutan yaitu pengangkut sebagai pengirim barang dan penumpang. Menurut Prof subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu kesepakatan dimana pihak yang setuju untuk membawa orang atau barang dari tempat pertama kali diangkat hingga ke tempat tujuan dengan aman dan selamat dan bagi pihak yang menyetujui untuk membayar jasa dari pihak yang mengangkut.<sup>2</sup>

Dengan demikian akan menimbulkan kewajiban dan hak diantara kedua belah pihak. Yang dimaksud kedua belah pihak disini adalah PT. Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai penyelenggara atau pelaku usaha, sedangkan penumpang kereta api sebagai pengguna jasa atau konsumen. Oleh karena itu, regulasi dan norma yang mengatur perjanjian pengangkutan sangat penting untuk menjamin keadilan, keamanan, dan keberlanjutan dalam penggunaan layanan transportasi, termasuk pengangkutan dengan menggunakan kereta api.

---

2

<https://www.hukumonline.com/klinik/a/memahami-perjanjian-pengangkutan-melalui-darat--laut--dan-udara-cl4856/>

Didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yang dimaksud dengan pelaku penyelenggara/pelaku usaha terdapat dalam BAB 1 tentang ketentuan umum Pasal 1 Nomor 16 *“Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian”*. Pasal 1 Nomor 17 UU No 23 2007 *“Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum”*. Sedangkan pada pengguna jasa berdasarkan Pasal 1 nomor 12 UU No 23 2007 tentang perkeretaapian adalah *“pengguna jasa: setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api baik angkutan orang maupun barang.”*

Undang-Undang ini memberikan landasan hukum untuk pengaturan dan pengelolaan sistem perkeretaapian di Indonesia, termasuk hak dan kewajiban dari masing-masing pihak yang terlibat. Dengan adanya definisi yang jelas, dapat memberikan dasar hukum yang kuat untuk pengembangan, pengelolaan, dan pemanfaatan sistem perkeretaapian secara efektif dan efisien. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian adalah aturan hukum yang memberikan landasan untuk mengatur serta mengelola sistem kereta api di Indonesia. Undang-undang menjelaskan mengenai pelaksana penyelenggara, prasarana perkeretaapian, sarana kereta api, dan pengguna jasa memberikan arahan untuk pelaksana, pengembangan, dan pemanfaatan bagi sistem perkeretaapian.

PT Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai penyelenggara dan penumpang sebagai mempunyai hak dan kewajiban: Kewajiban/tanggung jawab PT KAI adalah dimulai sejak pengguna jasa kereta api naik dari stasiun asal sampai stasiun tujuan hal ini terdapat dalam Pasal 157 ayat 1 UU No 23 2007 tentang perkeretaapian adalah *“penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh*

*pengoprasian angkutan kereta api.”*

Dengan demikian, PT KAI memiliki kewajiban dan tanggung jawab terhadap keselamatan dan kesejahteraan penumpang sepanjang perjalanan kereta api, dari stasiun keberangkatan hingga stasiun tujuan. Beberapa tanggung jawab PT KAI melibatkan keselamatan operasional untuk memastikan bahwa operasional kereta api berjalan dengan aman dan sesuai standar keselamatan yang berlaku, memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang, termasuk memberikan informasi yang jelas mengenai jadwal, peraturan, dan fasilitas kereta api, menjaga keamanan penumpang selama perjalanan, termasuk pencegahan kecelakaan dan tindakan keamanan lainnya, bertanggung jawab terhadap kerugian, luka-luka, atau kematian yang mungkin terjadi selama perjalanan akibat dari pengoperasian angkutan kereta api.

Dari pasal diatas dapat disimpulkan bahwa PT KAI wajib bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan atas penyelenggaraannya. Untuk ganti kerugian kecelakaan kereta api pada umumnya santunan diberikan oleh PT Jasaraharja berdasarkan UU No 33 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang” terdapat dalam pasal 3 ayat 1 UU No 33 1964 tentang pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang yaitu: *“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.”*

Pada pasal 3 ayat 1 UU No 33 Tahun 1964 menjelaskan bahwa setiap penumpang yang sah dari kendaraan umum, seperti kereta api, pesawat terbang, dan kapal, diwajibkan membayar iuran melalui pengusaha atau pemiliknya. Iuran tersebut bertujuan untuk mengatasi konsekuensi keuangan yang dapat timbul akibat kecelakaan

penumpang selama perjalanan. Dengan demikian, keterlibatan PT Jasaraharja dalam memberikan santunan bertujuan untuk memberikan perlindungan finansial kepada penumpang dan mengatasi dampak keuangan yang mungkin muncul akibat kecelakaan tersebut. Sedangkan hak dari PT KAI menerima pembayaran sesuai dengan kesepakatan, berhak mendapatkan perlindungan hukum dari perilaku konsumen yang beretika yang tidak baik. Untuk kewajiban pengguna jasa/penumpang dalam perjanjian pengangkutan adalah membayar sesuai dengan yang disepakati, beretika baik dalam melakukan transaksi dan mengikuti petunjuk dan informasi keamanan dan keselamatan.

Perlindungan Konsumen memiliki istilah yang mengandung aspek hukum. Perlindungan konsumen mempunyai aspek hukum. Dimana terdapat 4 (empat) hak-hak atau kewenangan dasar konsumen yaitu:

1. Mendapatkan ketentraman
2. Mendapatkan pemberitahuan
3. Dapat menentukan pilihan
4. Hak konsumen untuk didengar.<sup>3</sup>

Pada hak pengangkut penyelenggara sebagai pihak jasa tidak disebutkan secara jelas dalam KUH Dagang apapun yang menjadi hak pengangkut dalam pengangkutan orang. Secara implisit hak-hak pengangkut disimpulkan sebagai berikut:

1. Mendapat bayaran ongkos dari konsumen
2. Mengatur penumpang dalam menjaga keamanan dan keselamatan konsumen
3. Menunggu penumpang di pangkalan.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Putra, N. G. F. S., Arini, D. G. D., & Suryani, L. P. (2020). Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Khusus Jasa Penumpang Angkutan Darat. *Jurnal Interpretasi Hukum*, 1(1), 83-88.

<sup>4</sup> Ibid., 87

Aspek hukum yang diperoleh penumpang/pengguna jasa/konsumen adalah mendapatkan kenyamanan, mendapatkan segala informasi, mendapatkan fasilitas dari pihak penyelenggara pengangkutan, aspek hukum hak pengangkut adalah mendapat uang yang dibayarkan dari pihak penumpang/pengguna jasa/konsumen, menjaga agar penumpang/pengguna jasa/konsumen aman serta selamat dalam perjalanan menuju tempat tujuan. Hak-hak ini mencerminkan upaya untuk memberikan perlindungan hukum kepada konsumen, memastikan bahwa mereka diperlakukan secara adil dan memiliki akses yang baik terhadap informasi yang mereka butuhkan untuk membuat keputusan yang tepat, serta mencerminkan hak-hak dalam prinsip-prinsip dasar dalam penyelenggaraan jasa pengangkutan orang. Pihak pengangkut bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan yang aman dan dapat diandalkan kepada konsumen, sekaligus menjaga hak-hak mereka sebagai penyedia jasa.

Kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya semakin meningkat. Selain karena adanya kegiatan masyarakat semakin padat, dengan semakin banyak jumlah kendaraan bermotor, maka hal ini menyebabkan jumlah korban jiwa karena kecelakaan di darat. Oleh karena itu Negara tidak hanya bertugas untuk mencegah kecelakaan yang terjadi, tetapi juga harus menjamin bagi para korban kecelakaan lalu lintas.<sup>5</sup>

Kereta api (KA) Turangga tujuan Surabaya ke Bandung terjadi tabrakan dengan KA Lokal Commuter Bandung Raya di Petak Jalan Cicalengka, Kabupaten Bandung, Jawa Barat, pada hari Jum'at 5 Januari 2024. Pihak PT. KAI membenarkan kecelakaan tersebut dan memastikan keadaan yang terjadi di lapangan.<sup>6</sup>

Pasal 3 ayat 1 huruf a dan c UU No 33 Tahun 1964 tentang Dana

---

<sup>5</sup> Primarta, C. (2018). Analisis Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian Terhadap Jaminan Sosial Korban Kecelakaan Lalu Lintas di PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Jawa Tengah. Jurnal Daulat Hukum, 1(1).

<sup>6</sup> Rosa, Maya Citra. (2024). Kecelakaan KA Turangga Vs KA Lokal Bandung Raya di Cicalengka, Gerbong Ringsek dan Keluar dari rel. Kompas.com. <https://regional.kompas.com/read/2024/01/05/080056178/kecelakaan-ka-turangga-vs-ka-lokal-bandung-raya-di-cicalengka-gerbong>

## Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang

(1) A. 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.

C. Iuran wajib tersebut pada sub a diatas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan:

1. kematian, dan
2. cacat tetap, akibat dari kecelakaan penumpang.

Dengan demikian, pasal ini menetapkan kewajiban bagi setiap penumpang yang sah dari transportasi, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional, dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional untuk membayar iuran. Iuran tersebut kemudian digunakan untuk mengganti kerugian yang timbul akibat kematian atau cacat tetap yang disebabkan oleh kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Asuransi atau pertanggungjawaban timbul adanya kebutuhan jaminan bagi korban kecelakaan, manusia selalu dihadapkan sesuatu yang tidak bisa diprediksi oleh manusia, jika itu dapat menguntungkan atau tidak menguntungkan. Manusia mengharapkan kesehatan dan kesejahteraan dalam hidup agar tidak kurang suatu apapun, namun manusia hanya dapat berusaha, tetapi Tuhan telah menentukan takdir manusia. Oleh karena itu, manusia selalu menghadapi berbagai resiko di dunia ini.

Pengangkutan darat menggunakan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara Badan Penyelenggara Pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang serta surat pengangkutan barang atau dokumen merupakan tanda

bukti bahwa telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang ataupun pihak pengirim (Pasal 132 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007). Karcis penumpang diterbitkan atas nama (on name), artinya setiap pemegang karcis yang namanya tercantum dalam karcis itu berhak untuk diangkut. Surat pengangkutan barang diterbitkan atas nama (on name), artinya setiap pemegang yang namanya tercantum pada surat pengangkutan barang adalah pemilik barang berhak untuk menerima barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang atas nama tidak dapat dialihkan kepada pihak lain karena ada kaitannya dengan asuransi yang melindungi dalam hal jika terjadi musibah.<sup>7</sup>

Tanda bukti dari perjanjian ini adalah karcis penumpang dan surat pengangkutan barang. Karcis penumpang diterbitkan atas nama, yang berarti hanya pemegang karcis dengan nama yang tercantum di dalamnya yang berhak untuk diangkut. Hal yang sama berlaku untuk surat pengangkutan barang, di mana pemegang dengan nama yang tertera di surat tersebut dianggap sebagai pemilik barang dan berhak menerimanya. Penting untuk dicatat bahwa karcis dan surat pengangkutan atas nama tidak dapat dialihkan ke pihak lain. Hal ini berkaitan dengan asuransi yang memberikan perlindungan dalam situasi musibah. Penjelasan tersebut menekankan pentingnya kejelasan dan ketentuan dalam perjanjian pengangkutan darat dengan kereta api, serta kaitannya dengan aspek asuransi untuk melindungi pihak yang terlibat dalam perjalanan tersebut.

Untuk memastikan penelitian ini terfokus pada masalah spesifik dan menghasilkan temuan baru, serta untuk menentukan posisi penelitian yang akan digunakan, peneliti perlu meninjau penelitian-penelitian terdahulu yang relevan dengan tema yang akan diteliti. Oleh karena itu peneliti melakukan studi literatur

---

<sup>7</sup> Putra, R. H. B. (2021). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api Dalam Peristiwa Kecelakaan Kereta Api Di Indonesia. *Al Qodri: Jurna; Pendidikan, Sosial dan keagamaan*, 19 (2), 492-508.



terhadap penelitian sebelumnya, dan hasilnya dijabarkan sebagai berikut:

Penelitian Pertama tentang Tanggung Jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) diantaranya dilakukan oleh Muhammad Sofyan Rudi Santoso pada tahun 2016 dengan judul “Tanggung Jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang” dengan lokasi penelitian di kantor Daop 6 PT Kereta Api Indonesia (Persero) Yogyakarta. Disertasi ini disusun dengan pendekatan deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini menyimpulkan bahwa PT KAI bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, tanggung jawab ini dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan yang terjadi pada saat mengangkut penumpang. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian dan pembahasan adalah bahwa tanggung jawab keperdataan yang dimiliki PT Kereta Api Indonesia dalam prakteknya masih kurang jelas di dalam Peraturan Perundang-Undangan Nya dan juga ruang lingkup di dalam perjanjian dengan pihak Asuransi.<sup>8</sup>

Penelitian Kedua ini dilakukan pada tahun 2023, dengan judul penelitian “Tanggung Jawab Hukum PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Di Stasiun” hasil penelitian dan pembahasan skripsi ini adalah penumpang mendapatkan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang hanya

---

<sup>8</sup> Santoso, M. S. R., & Imanullah, M. N. (2016). Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang. *Privat Law*, 4(2), 164573.

dengan membeli tiket kereta api dan otomatis penumpang terdaftar untuk mendapatkan asuransi perlindungan yaitu berupa asuransi kecelakaan penumpang. Dan dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah melakukan penandatanganan Naskah Perjanjian Kerjasama dengan PT Jasaraharja Putera sebagai anak perusahaan dari PT Jasa Raharja (Persero) pada tanggal 22 Desember 2012 mengenai Asuransi Tanggung Jawab Pengangkut terhadap Penumpang. Kedua BUMN ini bersepakat untuk saling bersinergi guna memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat, khususnya pengguna jasa kereta api. Dengan kerjasama PT KAI yang merupakan perusahaan dengan bisnis transportasi yang besar mampu memberikan pelayanan prima kepada konsumennya dengan menggandeng PT Jasaraharja Putera sebagai perusahaan yang ditunjuk PT KAI (Persero) untuk masalah asuransi. Tujuan dengan adanya Perjanjian Kerjasama adalah memberikan jaminan perlindungan asuransi kepada masyarakat selama menggunakan angkutan moda transportasi kereta api sehingga bila terjadi kecelakaan yang menyebabkan cedera otomatis masyarakat terlindungi.<sup>9</sup>

Penelitian Ketiga ini dilakukan pada tahun 2020, dengan judul penelitian “Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) Terhadap Penumpang Yang Menjadi Korban Kecelakaan Kereta Api” hasil penelitian dan pembahasan skripsi ini adalah tanggung jawab PT. Kereta Api sesuai dengan yang diatur oleh UU RI No. 13 tahun 1992 tentang mobilitas mengatakan bahwa PT. Kereta Api (Persero) sebagai pengangkut bertanggung jawab atas semua kerugian yang diderita oleh penumpang karena kelalaian dalam melakukan transportasi. Sehingga jika terjadi kecelakaan maka penumpang dan ahli waris yang terluka yang seharusnya meninggal dapat menuntut PT. Kereta Api (Persero) selama kecelakaan itu disebabkan oleh kesalahan atau

---

<sup>9</sup> Simorangkir, F. M. M. (2023). Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia (KAI) Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Di Stasiun (Doctoral dissertation, Universitas Nasional).

kelalaian dan pembawa. Sedangkan jumlah kompensasi yang diberikan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada korban kecelakaan kepada penumpang baik kelas ekonomi maupun kelas eksekutif tidak ada perbedaan, karena premi yang dibayarkan oleh PT. Kereta Api (Persero) ke PT. Jasa Raharja (Persero) sebagai penjamin adalah sama.<sup>10</sup>

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu yang disebutkan diatas, dapat disimpulkan bahwa tema penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti belum pernah diteliti sebelumnya. Penelitian ini memiliki fokus utama pada inovasi, bertujuan menghasilkan ide-ide baru yang memberikan solusi dalam mengatasi masalah yang ada.

#### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana tanggung jawab PT. KAI terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan antar kereta?
2. Apakah PT. KAI sudah memberikan upaya perlindungan terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan antar kereta ?

#### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah adapun Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk Mengetahui PT. KAI bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan antar kereta
2. Untuk mengetahui PT. KAI memberikan upaya perlindungan terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan kereta

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

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dan

---

<sup>10</sup> Hidayat, A., Hufron, H., & Setiadji, S. (2020). Tanggung Jawab PT. Kereta Api (PERSERO) Terhadap Penumpang Yang Menjadi Korban Kecelakaan Kereta Api. *Akrab Juara: Jurnal Ilmu-ilmu Sosial*, 5(1), 137-154.

menambah wawasan mengenai tanggung jawab PT. KAI dalam kemudahan dan kenyamanan serta keselamatan penumpang jika terjadi kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoprasian jalur perjalanan kereta api

## 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk pengembangan pengetahuan yang berkaitan dengan pelaksanaan tanggung jawab PT. KAI tentang kemudahan, kenyamanan serta keselamatan pada penumpang kereta api.

### **E. Kegunaan Penelitian**

Penelitian berguna untuk memahami terkait dengan untuk mengetahui sebab dan dampak dari tanggung jawab PT. KAI terhadap keselamatan penumpang jika terjadi kecelakaan terutama yang disebabkan kesalahan pada pengoprasian jalur perjalanan kereta api serta PT. KAI bertanggung jawab Terhadap kemudahan dan kenyamanan penumpang sehingga data yang diperoleh dari penelitian ini bisa digunakan untuk mengupayakan agar masalah tanggung jawab dari PT. KAI dalam bentuk kemudahan kenyamanan serta keselamatan bisa mendapatkan wawasan yang lebih terutama bagi mahasiswa dan seluruh masyarakat yang ingin menggunakan transportasi kereta api.

### **F. Metode Penelitian**

Metode Penelitian ini berfungsi sebagai alat atau cara bagaimana untuk melakukan penelitian, sedangkan Penelitian adalah suatu cara yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk memecahkan suatu masalah yang bersifat ilmiah.

#### 1. Jenis Penelitian

Pembahasan penulisan skripsi ini menggunakan pendekatan yuridis-empiris. Metode penelitian hukum empiris atau jenis penelitian yuridis empiris adalah jenis penelitian hukum yang mengkaji ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat atau

penelitian yang dilakukan berfokus terhadap keadaan atau masalah sebenarnya yang terjadi di masyarakat, dengan menemukan fakta-fakta yang dijadikan data penelitian yang kemudian data tersebut dianalisis untuk menemukan masalah yang menunjukkan pada penyelesaian masalah.<sup>11</sup>

## 2. Jenis Dan Sumber Data

### a. Data Hukum Primer

Pengumpulan data diperoleh secara langsung dilapangan (*Field Research*) dengan melalui wawancara dari beberapa pihak yaitu Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia (persero), Bandung, PT. Jasa Raharja Jawa Barat.<sup>12</sup>

### b. Data Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berasal dari rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian Bahan hukum sekunder berasal dari literatur, hasil penelitian, makalah dalam seminar, dan artikel terkait.<sup>13</sup>

### c. Data Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier menggunakan bahan yang memberikan petunjuk untuk memperjelas terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus (hukum) dan ensiklopedia.<sup>14</sup>

## 3. Teknik Pengumpulan Data/Bahan Hukum

Data diperoleh dipisah-pisahkan kemudian dikelompok-kelompokkan untuk mengetahui permasalahan yang ada dan kemudian diolah lebih lanjut, dalam menyelesaikan masalah yang timbul serta mengumpulkan informasi yang diperlukan dengan menggunakan teknik wawancara dan melakukan

<sup>11</sup> Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, 2(Jakarta, Universitas Indonesia (UI-Press), 2021), 51

<sup>12</sup> Ibid., 51

<sup>13</sup> Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, 2(Jakarta, Universitas Indonesia (UI-Press), 2021), 52

<sup>14</sup> Ibid., 52

penelusuran dari berbagai macam bahan hukum. Selanjutnya mengumpulkan dan melakukan penelusuran berbagai buku hukum maupun artikel/ jurnal hukum dari internet yang relevan.

#### 4. Analisa Data

Data yang terkumpul dan diperoleh secara primer, sekunder, maupun tersier, dianalisis dengan menggunakan analisis dengan pembahasan secara umum dalam arti membahas secara umum menuju pada kesimpulan dari data yang diperoleh.

#### **G. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan skripsi berbentuk dan disesuaikan dengan sistematika dalam buku pedomanyaitu, pendahuluan, tinjauan pustaka, hasil penelitian dan pembahasan serta penutup.

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab I ini berisi pendahuluan yang didalamnya terdapat 6 sub bab, latar belakang PT. KAI sebagai pengangkutan transportasi darat yang meliputi tanggung jawab pengangkut sebagai pengangkutan terhadap penumpang atau pengguna jasa atau konsumen, rumusan masalah meliputi tanggung jawab PT. KAI terhadap keselamatan penumpang jika terjadi kecelakaan di daop 2 bandung dan PT. KAI memberikan upaya perlindungan hukum terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan , tujuan penulisan/penelitian untuk Mengetahui PT. KAI bertanggung jawab terhadap kemudahan dan kenyamanan penumpang, untuk mengetahui tanggung jawab PT. KAI terhadap keselamatan penumpang jika terjadi kecelakaan terutama yang disebabkan kesalahan pada pengoprasian jalur perjalanan kereta api, kegunaan penulisan/penelitian untuk mengetahui sebab dan dampak dari tanggung jawab PT. KAI terhadap

keselamatan penumpang jika terjadi kecelakaan terutama yang disebabkan kesalahan pada pengoprasian jalur perjalanan kereta api serta PT. KAI bertanggung jawab Terhadap kemudahan dan kenyamanan penumpang, metodologi penulisan/penelitian dan sistematika penulisan sebagai alat atau cara bagaimana untuk melakukan penelitian, sedangkan Penelitian adalah suatu cara yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk memecahkan suatu masalah yang bersifat ilmiah.

## BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab II ini berisi deskripsi serta uraian tentang bahan-bahan teori tanggung jawab PT. KAI (Kereta Api Indonesia) terhadap perlindungan keselamatan penumpang, doktrin atau pendapat sarjana, dan kajian yuridis berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku, kajian terdahulu terkait topik atau tema yang diteliti.

## BAB III : PEMBAHASAN

Bab III ini berisi tentang hasil penelitian yang telah dikaji dan dianalisis secara sistematis berdasarkan pada kajian teori sebagaimana dalam bab II tentang tanggung jawab PT. KAI (Kereta Api Indonesia) terhadap penumpang jika terjadi kecelakaan serta PT. KAI memberikan upaya perlindungan terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.

## BAB VI : PENUTUP

Bab VI ini berisi tentang kesimpulan dan saran terkait dengan permasalahan yang diangkat dari tanggung jawab PT. KAI (Kereta Api Indonesia) terhadap perlindungan keselamatan penumpang.