

**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG  
NOMOR 23 TAHUN 2007 (STUDI PADA PT. KERETA API INDONESIA  
(PERSERO) DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN)**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Memperoleh Gelar Serjana Hukum**

**Pada Bagian Studi Hukum dan Bisnis**

**Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**



**Oleh:**

**INDRA IRAWAN**

**02101001005**

**FAKULTAS HUKUMKAMPUS**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA**

**INDRALAYA**

**2016**

UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM KAMPUS INDRALAYA

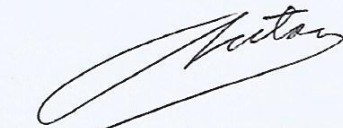
Nama : INDRA IRAWAN  
Nim : 02101001005

“TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG  
NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN (STUDI PADA  
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL III  
SUMATERA SELATAN)”

Secara Substansi telah disetujui dan  
dipertahankan dalam ujian komprehensif

Indralaya, 19 January 2017  
Fakultas Hukum UNSRI

Pembimbing Pembantu



Antonius Suhadi AR, S.H.,M.H  
NIP 195212121981031011

Pembimbing Utama



Arfianna Novera, S.H.,M.Hum  
NIP 195711031988032001



Dekan



DR. Febrian, S.H., M.S  
NIP.196201311989031001



KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
INDRALAYA

---

PERNYATAAN

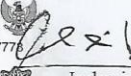
Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa : Indra Irawan  
Nomor Induk Mahasiswa : 02101001005  
Tempat / Tanggal Lahir : Kuala Lumpur (OKI) / 01 September 1992  
Fakultas : Hukum  
Strata Pendidikan : S1  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Program Kekhususan : Studi Hukum dan Bisnis

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar sarjana diperguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, apabila terbukti bahwa saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan saya ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai ketentuan yang berlaku.

Indralaya, Desember 2016

METERAI  
TEMPEL  
NO. 02101001005  
02101001005  
6000  
ENAM RIBU RUPIAH  
  
Indra irawan

*Motto*

***“Orang sukses akan mengambil keuntungan dari kesalahan dan mencoba lagi dengan cara yang berbeda”***

***Dengan segenap kasih sayangku, skripsi ini aku persembahkan untuk para bidadari dalam kehidupanku.***

***Kedua Orang Tuaku Tercinta :***

***Ayahanda : Mukhlis***

***Ibunda : Mursinah***

***Saudara-saudariku dan Orang yang berharga dalam hidupku:***

***Rafly***

***Dewi***

***Lia***

***Sinta***

***Nabila***

***Dan kupersembahkan juga untuk Almamaterku***

## KATA PENGANTAR

Bismillahirrohmanirrohiim.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakaatuh.

Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala. Yang telah memberikan nikmat kehidupan, kesehatan, dan kekuatan kepada kita semua serta shalawat dan salam semoga selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat, dan orang-orang yang senantiasa tetap dijalan-Nya hingga akhir zaman, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini tepat pada waktunya. Penulisan skripsi ini merupakan salah satu pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada bagian Hukum dan Bisnis Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, kampus Indralaya. Adapun penulisan skripsi ini berjudul **“Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Kerugian Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 (Studi Pada PT. Kereta Api (Persero) Divisi Regional III Palembang Sumatera Selatan)”**.

Penulis menyadari bahwa apa yang disajikan dalam skripsi ini sangat jauh dari sempurna karna keterbatasan ilmu yang dimiliki oleh penulis. Oleh sebab itu penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang membangun dan membimbing



dari para dosen dan pihak yang terkait sekalian, semua itu demi kesempurnaan penulis selanjutnya.

Semoga ALLAH SWT dapat memberikan balasan rahmat dan nikmat atas amal-amal yang telah kita perbuat dan juga semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan.

Indralaya Desember 2016



Indra Irawan  
NIM 02101001005

## UCAPAN TERIMA KASIH

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakaatuh Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala. Yang telah memberikan nikmat kehidupan, kesehatan, dan kekuatan sehingga skripsi yang berjudul **“Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Kerugian Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 (Studi Pada PT. Kereta Api (Persero) Divisi Regional III Palembang Sumatera Selatan)”** dapat penulis selesaikan. Tak lupa shalawat serta salam teruntuk Nabi Muhammad SAW yang telah menyampaikan ajaran islam, sehingga kita dapat keluar dari zaman kegelapan dan kebodohan. Dibalik terselesaikannya skripsi ini, ada banyak pihak yang telah membantu, membimbing, dan memberikan semangat kepada penulis. Untuk itu, penulis haturkan rasa terimakasih yang amat sangat kepada :

1. **Bapak DR.Febrian, S.H.,M.S** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.Sekaligus Dosen Pembimbing Akademik, yang senantiasa memberikan motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan studi di kampus yang kita cintai ini.
2. **Bapak Dr. Firman Muntaqo, S.H.,M.Hum** selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
3. **Bapak Dr. Ridwan, S.H.,M.Hum** selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
4. **Bapak Dr. H. Abdullah Gofar, S.H.,M.H** selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
5. **Bapak Drs. H. Murzal, S.H.,M.Hum** selaku Ketua Jurusan Studi Hukum dan Bisnis Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
6. **Arfianna Novera, S.H.,M.Hum.** selaku Dosen Pembimbing Utama Skripsi, yang begitu peduli dan sangat perhatian dalam membimbing penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.

7. **Antonius Suhadi AR, S.H.,M.H** selaku Dosen Pembimbing Pembantu, yang telah memberikan saran atas judul skripsi ini. Serta dengan sabar dan teliti membimbing dan memberikan ilmunya kepada penulis.
8. **Kedua Orang tuaku tercinta bapak Mukhlis dan ibu Mursinah, adik-adikku Rafly, Dewi, Lia, Sinta dan Nabila** yang selalu jadi penyemangat dalam hidup.
9. **Seluruh Dosen dan staf pengajar** Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang telah membimbing, mendidik dan membekali penulis dengan ilmu pengetahuan.
10. **Pimpinan, Staf, dan Pegawai PT. Kereta Api (Persero) Divisi Regional III Palembang Sumatera Selatan** yang telah banyak membantu selama penulis melakukan riset.
11. **Guru-guru penulis, Ustad-Ustazah dari TK hingga Aliah di Pondok Pesantren Al Ittifaqiah** tercinta, yang dengan sabar mendidik penulis agar menjadi anak yang berbakti dan berguna bagi agama, nusa dan bangsa.
12. **Rekan Hendi Saputra mahasiswa** Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, yang telah lebih dulu meraih gelar Sarjana Hukum, dan semua Rekan – Rekan Angkatan 2010.
13. **Sahabat-Sahabatku M.Fuad Fawas, Andri Pratama, Rahmat M.Nuh, Faidil Aziz, Najamuddin Anggara** serta **Anggota Markas 86** yg selalu memberikan dukungan untuk menyelesaikan Skripsi ini.
14. **Atasan, Senior serta Temen - Teman satu Leting (Angkatan Tahun 2013) di kesatuan Polisi Khusus Kereta Api yang selalu memberi motivasi untuk terus melanjutkan pendidikan yang lebih tinggi serta motivasi untuk secepatnya menyelesaikan skripsi ini**
15. **Teman-teman asramaku** di Pondok Pesantren Al Ittifaqiah Indralaya. Kebersamaan kita selama 6 (enam) tahun sangat berkesan. Terima kasih atas dukungan kalian selama ini.

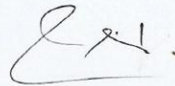


16. **Semua pihak yang terlibat** dalam penulisan skripsi ini yang tidak saya sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, untuk itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan. Maklumlah akal tak sekali datang, kunjung tak sekali tiba. Akhir kata, semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkannya.  
Amiin Ya Rabbal 'Alamin

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakaatuh.

Indralaya, Desember 2016



Indra Irawan

NIM 02101001005

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN MENGGUNAKAN MATERAI .....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN DAN MOTTO .....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
ABSTRAK .....	viii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Penulisan .....	1
B. Rumusan Masalah .....	9
C. Tujuan dan Manfaat.....	10
D. Ruang Lingkup.....	11
E. Kerangka Teori .....	11
F. Metode Penelitian.....	24
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan umum tentang Kereta Api Indonesia .....	29
1. Pengertian Kereta Api.....	29
2. Sejarah Perkeretaapian Indonesia .....	33
3. Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) .....	38
B. Pengangkutan Menggunakan Kereta Api	
1. Pengertian Pengangkutan .....	43

2. Jenis-Jenis Perjanjian Pengangkutan	
Menggunakan Kereta Api .....	45
C. Pengertian Penumpang (Passanger) .....	54
D. Pengertian Tanggung Jawab .....	56

### BAB III PEMBAHASAN

#### A. BENTUK TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007

1. Penyelenggaran Pengangkutan Oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) .....	61
2. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Kereta Api .....	69
3. Tanggung Jawab PT.Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Penumpang .....	74

#### B. PENYELESAIAN PEMBERIAN GANTI RUGI OLEH PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) KEPADA PENUMPANG

1) Resiko Yang Timbul Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan .....	82
2) Faktor Penghambat Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) .....	94
3) Pelaksaaan Klaim Ganti Rugi Oleh Penumpang Kepada Pengangkut .....	95

### BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan .....	103
B. Saran.....	104

### DAFTAR PUSTAKA

## ABSTRAK

Judul Skripsi : *TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG MENURUT UU NOMOR 23 TAHUN 2007 (STUDI PADA PT. KERETA API (PERSERO) DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN)*

Nama : Indra Irawan

Nim : 02101001005

Kata Kunci : Perjanjian Pengangkutan, Tanggung Jawab, Ganti Rugi

Fungsi dan peranan pengangkutan sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek. Dari aspek hukum, dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan. Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut. Baik orang/penumpang maupun barang secara massal. Maka pengangkutan melalui kereta api memegang peranan penting. Meskipun demikian, tak dapat disangkal kemungkinan adanya risiko yang menimbulkan kerugian pada penumpang ataupun pengirim barang. Judul dalam skripsi ini adalah *TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG MENURUT UU NOMOR 23 TAHUN 2007 (STUDI PADA PT. KERETA API (PERSERO) DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN)*. Adapun yang menjadi permasalahan dalam penulisan skripsi ini adalah Bagaimanakah bentuk tanggung jawab PT. KAI (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan terhadap penumpang dan Bagaimanakah penyelesaian pemberian ganti rugi oleh PT. KAI (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan kepada penumpang terhadap risiko yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui kereta api. Metode penulisan skripsi ini menggunakan pendekatan Yuridis Normatif. Sumber bahan hukum yang digunakan meliputi sumber bahan hukum Primer, sekunder, dan bahan Non Hukum, sedangkan metode pengumpulan bahan hukum dilakukan dengan cara Studi Kepustakaan, Studi Lapangan. Metode analisa bahan hukum yang di gunakan adalah metode deskriptifkualitatif yang disimpulkan dengan metode deduktif. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan Perjanjian pengangkutan tertuang dalam bentuk karcis pada umumnya didasari oleh adanya pelaksanaan pengangkutan itu sendiri. Pelaksanaan tanggung jawab PT. KAI (Persero) Divisi Regional III Palembang Sumatera Selatan terhadap penumpang dilakukan berdasarkan perjanjian pengangkutan. PT. KAI bertanggung jawab terhadap kerugian yang dialami penumpang sepanjang kerugian itu merupakan akibat langsung atau tidak langsung dari penyelenggaraan kereta api. Dalam hal terjadi kecelakaan, yang menyebabkan penumpang luka-luka, cacat ataupun meninggal dunia PT. KAI telah mengasuransikannya kepada PT. Jasa Raharja (Persero). Maka dalam hal ini penumpang akan mendapatkan ganti rugi dari PT. Jasa Raharja sebesar nilai kerugian yang dibatasi sejumlah maksimum asuransi. Dalam hal ini, syarat mutlak yang harus dipenuhi adalah tiket penumpang.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Manusia adalah makhluk sosial yang selalu berinteraksi dengan lingkungan sekitarnya. Berinteraksi dengan lingkungan sekitar merupakan kebutuhan yang paling mendasar sebagai makhluk hidup, dalam interaksi sosial tersebut tentunya manusia akan melakukan aktivitas sosial.<sup>1</sup> Setiap manusia mempunyai pemikiran, kepribadian, tingkah laku serta jalan hidup yang berbeda-beda. Sebagian kecil yang ada pada diri manusia merupakan ham yang pasti dan tidak bisa diganti dengan apa yang manusia itu sendiri inginkan. Namun sebagian besar sisanya merupakan hal yang bisa ditentukan oleh manusia itu sendiri.

Seperti yang kita ketahui, Indonesia merupakan Negara kepulauan yang memiliki lima pulau besar. Yakni Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Yang mana jarak antara satu pulau dengan pulau yang lain tidaklah dekat. Oleh karena itu dibutuhkan alat transportasi yang memadai. Dengan sarana transportasi yang memadai, jarak antara satu tempat dan tempat lainnya terasa semakin dekat dan tidak dapat dibatasi oleh ruang dan waktu.

---

<sup>1</sup> Soerjono Soekanto, *Sosiologi Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, Hlm. 61.

Kemajuan ilmu pengetahuan tidak dapat dipungkiri, hal ini ditandai dengan berkembangnya teknologi transportasi dan telekomunikasi. Perkembangan tersebut sejalan dengan meningkatnya taraf hidup manusia dan kebutuhannya yang semakin kompleks. Satu diantaranya kebutuhan tersebut yakni sarana transportasi/pengangkutan yang memadai.

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) transportasi adalah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi menjadi hal yang tidak bisa dipisahkan dari kehidupan saat ini.<sup>2</sup> Di zaman yang serba cepat saat ini, menuntut penumpang melakukan segala hal dengan cepat pula. Dalam menjalani kehidupannya masyarakat membutuhkan dukungan dari segala aspek contohnya transportasi semata-mata untuk mempermudah serta mempercepat kegiatan penumpang.

Transportasi adalah merupakan bagian dari hukum lalu lintas (communication atau vaker) dan angkutan kereta api juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan orang (penumpang) atau barang dari tempat asal ke tempat lain.<sup>3</sup>

Kegiatan dari transportasi memindahkan orang (penumpang) dan barang (*commodity of goods*) dari suatu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat

---

<sup>2</sup> W. j. s. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta, Balai Pustaka, 1985, Hlm. 1014

<sup>3</sup> Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 2005. Hlm 1



lain (part of destination), maka dengan demikian pengangkutan menghasilkan jasa angkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi penumpang yang sangat membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan / pengangkutan penumpang<sup>4</sup>.

Beberapa aspek dalam pelaksanaan pengangkutan yaitu .<sup>5</sup>

- a. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha dan ada pula yang berupa manusia pribadi seperti buruh pengangkutan pelabuhan.
- b. Alat pengangkutan yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang seperti kendaraan bermotor, kapal laut, kapal udara, derek (*crane*).
- c. Penumpang atau barang , yaitu muatan yang diangkut, penumpang atau muatan yang diangkut adalah penumpang yang sah menurut undang-undang
- d. Perbuatan yaitu mengangkut penumpang atau barang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.
- e. Fungsi pengangkutan yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang (tenaga kerja)

---

<sup>4</sup> *Ibid.* Hlm 2

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, Cipta Aditya Bakti, Bandung, 2004, Hlm 19

- f. Tujuan pengangkutan yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Fungsi dan peranan pengangkutan sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek. Baik social, politik, hukum, dan ekonomi. Dari aspek hukum, dalam pengoperasian dan pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan.<sup>6</sup>

Kemajuan dibidang transportasi/pengangkutan mendorong pengembangan ilmu hukum baik perundang-undangan maupun kebiasaan yang berlaku dibidang pengangkutan. Sesuai atau tidaknya undang-undang pengangkutan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat. Hal ini tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Demikian juga perkembangan hukum kebiasaan, seberapa banyak perilaku yang timbul sebagai kebiasaan dalam pengangkutan tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan.

Perkembangan dalam pengangkutan ini diikuti oleh kebijaksanaan pemerintah. Terbukti dengan adanya revisi/perubahan terhadap peraturan perundang-undangan yang sudah tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Satu diantaranya undang-undang dalam bidang pengangkutan yang mengalami revisi adalah undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang perkeretaapian, lembaran Negara republik Indonesia tahun 1992 nomor 47

---

<sup>6</sup> *Ibid.* Hlm 21

yang direvisi menjadi undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, lembaran Negara republik Indonesia tahun 2007 nomor 65 (selanjutnya disingkat UUKA).

Dilakukannya revisi terhadap undang-undang nomor 13 tahun 1992, karena undang-undang tersebut sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi. Adanya revisi undang-undang nomor 13 tahun 1992 diharapkan semakin memacu perkeretaapian Indonesia untuk mengoptimalkan pelayanan kepada pengguna jasa, sekaligus menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama.

Tentang pengangkutan, kita mengenal ada tiga jenis pengangkutan yaitu .<sup>7</sup>

1. pengangkutan melalui darat
2. pengangkutan melalui laut, dan
3. pengangkutan melalui udara.

Pada pengangkutan melalui darat, dapat dikelompokkan lagi menjadi dua jenis yaitu pengangkutan dengan kendaraan bermotor (jalan raya) dan pengangkutan dengan kereta api.

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk

---

<sup>7</sup> Abdulkadir muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*. 2008, bandung. PT citra Aditya bakti. Hlm 4

mengangkut.Baik orang/penumpang maupun barang secara massal. Adapun sifat dari pemakaian kereta api yaitu hemat energy, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.<sup>8</sup>

Menyadari begitu pentingnya peranan kereta api terhadap kebutuhan dalam kehidupan dalam masyarakat, maka lalu lintas dan angkutan Kereta Api harus ditata dalam satu system tranfortasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa tranfortasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalulintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancer dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli penumpang. Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan Kereta Api yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dikuasai oleh Negara yang pembinaanya dilakukan oleh pemerintah.<sup>9</sup> Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan Kereta Api perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar luas daya jangkauan dan pelayanannya kepada penumpang dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan penumpang, kelestarian lingkungan,

---

<sup>8</sup>Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta,2005.Hlm 7

<sup>9</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, Cipta Aditya Bakti, Bandung, 2004,Hlm 24

koordinasi antar wewenang pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan Kereta Api, sekaligus dalam rangka mewujudkan system tranfortasi nasional yang handal dan terpadu.

Sarana pengangkutan dengan bus untuk penumpang, dan truk untuk barang dinilai kurang memadai. Maka pengangkutan melalui kereta api memegang peranan penting. Meskipun demikian, tak dapat disangkal kemungkinan adanya resiko yang menimbulkan kerugian pada penumpang ataupun pengiriman barang<sup>10</sup>.

Terhadap semua akibat yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya Baik karena kesengajaan ataupun kelalaiannya. Seperti yang tercantum pada pasal 1366 KUHPerdara yaitu .

“Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”

Selanjutnya dalam pasal 1367 KUHPerdara dinyatakan bahwa .

“Seorang tidak saja bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang

---

<sup>10</sup>H. A abbas salim. 2006. *Manajemen Tranfortasi*. Jakarta . Rajawali Pers.Hlm 38

disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya”  
Sedangkan Tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian terhadap pengguna jasa angkutan kereta api menurut UUKA, diatur dalam Bab XI bagian kedelapan Pasal 157 ayat (1) UUKA, dinyatakan sebagai berikut .

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

Pengangkutan orang melalui kereta api diatur dalam UUKA Bab XI bagian kedua, pasal 130 sampai dengan pasal 138. Pada pasal 132 UUKA dinyatakan.

1. penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis
2. orang yang telah memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih
3. karcis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan orang.”

Dari ketentuan pasal-pasal di atas, dapat diketahui bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang melalui kereta api, pengangkut berkewajiban mengangkut orang/penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.



Mengingat pentingnya peranan transportasi melalui kereta api, dan betapa besarnya tanggung jawab PT.Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pengangkut (selanjutnya disingkat PT.KAI (Persero)). Penulis tertarik untuk mengadakan penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero), yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan. Sesuai dengan penjelasan latar belakang diatas, maka penulis mengambil judul .

*“TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 (STUDI PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL III SUMATERA SELATAN)”*

## **B. RUMUSAN MASALAH**

Perumusan masalah merupakan hal yang sangat penting dalam suatu penelitian, karena dengan perumusan masalah seorang peneliti telah mengidentifikasi persoalan yang diteliti sehingga sasaran yang hendak dicapai menjadi jelas, terarah dan dapat dicapai apa yang diinginkan.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka didapat rumusan masalah sebagai berikut .

1. Bagaimanakah Bentuk Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan terhadap kerugian penumpang yang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 ?

2. Bagaimanakah penyelesaian pemberian ganti rugi oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan kepada penumpang terhadap resiko yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui kereta api?

### **C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

1. Tujuan penelitian
  - a. Untuk mengetahui dan menjelaskan bentuk tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan terhadap penumpang.
  - b. Untuk mengetahui dan menjelaskan penyelesaian pemberian ganti rugi oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan kepada penumpang terhadap resiko yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui kereta api
2. Manfaat Penelitian
  - a. Manfaat teoritis, yaitu sebagai bahan hukum yang dapat memberikan sedikit wawasan yang diharapkan dapat berguna bagi proses pengembangan hukum terutama hukum perjanjian dan hukum pengangkutan. Khususnya menyangkut tentang tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap kerugian penumpang, dalam bidang hukum pengangkutan.

- b. Manfaat praktis yaitu diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam memenuhi tanggung jawabnya terhadap penumpang sehingga nantinya para penumpang kereta api memiliki kepercayaan penuh terhadap PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

#### **D. RUANG LINGKUP**

Ruang lingkup penelitian skripsi ini difokuskan pada hal tanggung jawab dan penyelesaian pemberian ganti rugi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional III Sumatera Selatan Palembang kepada penumpang, terhadap resiko yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui kereta api, dari aspek hukum perdata yang meliputi KUHPerdata, KUHD, UU 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

#### **E. KERANGKA TEORI**

##### **1. Teori perjanjian**

Perjanjian pengangkutan merupakan suatu aspek yang penting diperhatikan dalam penyelenggaraan pengangkutan. Dalam membicarakan tanggung jawab pengangkut terlebih dahulu adanya perjanjian, karena tanggung jawab itu timbul sebagai akibat dari adanya perjanjian diantara para pihak. Pengertian perjanjian secara umum diatur dalam Buku III Bab kedua Bagian kesatu Pasal 1313 KUH Perdata, yaitu “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan

dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.” Menurut Subekti, Perjanjian adalah “Suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.”<sup>11</sup>

Menurut Wirjono Prodjodikoro, bahwa perjanjian adalah “Suatu perhubungan hukum mengenai harta benda kekayaan antara dua pihak, dalam mana satu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu atau untuk tidak melakukan sesuatu hal, sedang pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu. Setiap orang bebas mengadakan perjanjian apa saja, baik yang sudah diatur atau belum diatur dalam undang-undang. Tetapi kebebasan tersebut dibatasi oleh tiga hal yaitu tidak dilarang oleh undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan (azas kebebasan berkontrak).<sup>12</sup>

Dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata disebutkan bahwa “*Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya*”. Sebagaimana bunyi pasal tersebut, maka para pihak harus mematuhi isi dari perjanjian yang dibuatnya. Karena setelah ada kata sepakat antara kedua belah pihak mengenai hal tertentu, perjanjian itu akan mengikat. Dan sejak saat itu lahirlah hubungan hukum antara para

---

<sup>11</sup>Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta .PT. Intermasa, 2009, Hlm. 11

<sup>12</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung . PT. Citra Aditya Bakti, 2010, Hlm. 25

pihak yang membuat perjanjian. Perjanjian yang dilakukan oleh para pihak haruslah memenuhi persyaratan yang diwajibkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu berdasarkan pasal 1320 KUH Perdata. Adapun persyaratan yang harus dipenuhi adalah sebagai berikut .

1. Adanya kesepakatan diantara para pihak mengenai apapun yang diperjanjikan diantara para pihak.
2. Kecakapan yang membuat perjanjian harus mempunyai kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum.
3. Hal tertentu, yaitu bahwa setiap perjanjian harus mempunyai objek perjanjiannya.
4. Kausa yang halal berarti tujuan dari perjanjian itu harus halal atau tidak bertentangan dengan hukum.<sup>13</sup>

Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan di akhiri<sup>14</sup> Ditinjau dari segi keperdataan, hukum pengangkutan ialah keseluruhan peraturan-peraturan, didalam dan diluar kodifikasi (KUH Perdata dan KUH Dagang) yang

---

<sup>13</sup>H. Sadikin, *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, (Departemen Hukum dan HAM RI . Badan Pembinaan Hukum Nasional), 2004, Hlm. 18

<sup>14</sup>Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, Jakarta, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1990, Hlm. 30

berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan- hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan atau orang-orang dari suatu tempat ke tempat lain untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan mendapatkan pengangkutan<sup>15</sup>

Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang (perusahaan) yang termasuk dalam bidang hukum keperdataan. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, bidang hukum keperdataan adalah subsistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari subsistem tata hukum nasional. Asas-asas tata hukum nasional adalah juga asas-asas hukum pengangkutan.<sup>16</sup>

Hukum pengangkutan selalu berwujud ketentuan undang-undang dan perjanjian yang dibuktikan oleh dokumen tertulis. Bentuk tertulis selalu berupa kaidah yang menjadi pedoman perilaku pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan. Disamping kaidah tertulis ada pula kaidah tidak tertulis yang berupa kebiasaan dalam pengangkutan yang

---

<sup>15</sup>Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia* .Jakarta . Rajawali, 2006, Hlm. 6.

<sup>16</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Jakarta, Rajawali. 2005 Hlm. 5



diikuti oleh pihak-pihak karena praktis dan adil dalam mencapai tujuan pengangkutan.<sup>17</sup>

Perjanjian pengangkutan ialah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke lain tempat, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>18</sup>

Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (offer) dan penerimaan (acceptance) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim/penumpang secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut tidak ada pengaturan rinci dalam undang-undang, melainkan hanya dengan pernyataan “persetujuan kehendak” sebagai salah satu unsur dalam Pasal 1320 KUH Perdata.<sup>19</sup>

Menurut H.M.N. Purwosutjipto Perjanjian pengangkutan adalah “Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim/penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan

---

<sup>17</sup>*Ibid*, Hlm 8-9

<sup>18</sup>Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta, PT. Intermasa, 2003, Hlm. 221

<sup>19</sup>H.M.N. Purwosutjipto, *pengertian pokok hukum dagang Indonesia*, Jakarta , djambatan. 1984 , Hlm. 2

tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim/penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>20</sup>

Dengan memperhatikan definisi diatas, maka pengertian perjanjian pengangkutan adalah sama dengan pengertian perjanjian menurut pasal 1313 KUH Perdata, dimana adanya persetujuan antara dua orang atau lebih secara timbal balik. Hanya dalam pasal 1313 KUH Perdata menyebutkan pengertian perjanjian secara umum, sedangkan dalam perjanjian pengangkutan mengkhususkan pada hal pengangkutan.<sup>21</sup>

Menurut Soekardono, perjanjian pengangkutan adalah .

“Sebuah perjanjian timbal balik, pada mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau/dan orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (pengirim-penerima, pengirim atau penerima penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.<sup>22</sup>

Perjanjian pengangkutan bersifat timbal balik, artinya kedua belah pihak baik pengangkut maupun pengirim/penumpang masing-masing mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Kewajiban pengangkut ialah menyelenggarakan pengangkutan barang/orang dari suatu tempat ke tempat

---

<sup>20</sup>*Ibid*, Hlm. 3

<sup>21</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Jakarta, Rineka Cipta, 1990, Hlm 121

<sup>22</sup>. *Ibid* Hlm.128.

tujuan tertentu dengan selamat. Jika tidak selamat, menjadi tanggung jawab pengangkut.

Sedangkan kewajiban pengirim/penumpang, membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.<sup>23</sup> Apabila antara kedua belah pihak telah tercapai kesepakatan terhadap hal-hal pokok yang mereka kehendaki bersama, mengandung arti bahwa pihak yang satu, yaitu pengangkut telah menyanggupi untuk memenuhi permintaan pihak yang lain, yaitu orang/penumpang yang memakai jasa angkutan untuk mengangkut orang dari tempat asal ke tempat tujuan yang telah ditentukan, dan penumpang telah menyanggupi untuk membayar ongkos angkutan. Meskipun perjanjian pada hakekatnya sudah diliputi oleh pasal-pasal dari hukum perjanjian dalam BW (KUH Perdata), akan tetapi oleh undang-undang telah ditetapkan berbagai peraturan khusus yang bermaksud untuk kepentingan umum, membatasi kemerdekaan dalam hal membuat perjanjian pengangkutan, yaitu meletakkan berbagai kewajiban pada pihak si pengangkut.<sup>24</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan, terdapat asas-asas yang merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi

---

<sup>23</sup>H. M. N. Purwosutjipto, *Op. Cit*, Hlm. 2

<sup>24</sup>*Ibid*

para pihak. Oleh Abdulkadir Muhammad asas-asas tersebut diklasifikasikan menjadi dua, yaitu .

- 1) Yang bersifat publik dan
- 2) Yang bersifat perdata.<sup>25</sup>

#### Ad. 1. Asas hukum pengangkutan yang bersifat publik

Asas-asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah (penguasa). Asas-asas tersebut antara lain .

##### a) Asas manfaat

Setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan perikehidupan yang berkeimbangan bagi warga negara.

##### b) Usaha bersama dan kekeluargaan

Penyelenggaraan usaha pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat

---

<sup>25</sup>Abdulkadir Muhammad, *Op. Ct*, Hlm.16

dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

c) Adil dan merata

Penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

d) Keseimbangan

Penyelenggaraan pengangkutan harus dengan keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional,

e) Kepentingan umum

Penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

f) Keterpaduan

Pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda pengangkutan.

g) Kesadaran hukum

Pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar

selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

h) Percaya pada diri sendiri

Pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri serta bersendikan kepribadian bangsa.

i) Keselamatan penumpang

Pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

Ad. 2. Asas hukum pengangkutan yang bersifat perdata

Asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas-asas tersebut antara lain .

a) Konsensual

Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.

b) Koordinatif



Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawakan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

c) Campuran

Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

d) Retensi

Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

e) Pembuktian dengan dokumen

Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku

umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket/karcis penumpang.

Adapun sifat dari hukum perjanjian pengangkutan, terdapat beberapa pendapat. Yaitu.

- a) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah pelayanan berkala. Pendapat ini dianut oleh Polak, Molengraaff, Volmar, dan Soekardono. Perjanjian yang bersifat pelayanan berkala ini diatur dalam Pasal 1601 KUH Perdata.
- b) Sifat hukum perjanjian pengangkutan adalah perjanjian pemborongan. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 1601 huruf b KUH Perdata, yang menentukan bahwa “pemborongan pekerjaan adalah perjanjian, dengan mana pihak yang satu, si pemborong, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan suatu pekerjaan bagi pihak yang lain, pihak yang memborongkan, dengan menerima suatu harga yang ditentukan”.
- c) Sifat perjanjian pengangkutan adalah campuran. Yaitu campuran antara perjanjian melakukan pekerjaan (pelayanan secara berkala dan perjanjian penyimpanan (bewaargeving)).

## **2. Teori Ganti Rugi**

Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.<sup>26</sup>

Yang dimaksud kerugian yang bisa dimintakan penggantian itu, tidak hanya biaya-biaya yang sungguh-sungguh telah dikeluarkan (*kosten*), atau kerugian yang sungguh-sungguh menimpa benda si berpiutang (*schaden*), tetapi juga berupa kehilangan keuntungan (*interessen*), yaitu keuntungan yang didapat seandainya siberhutang tidak lalai (*winstderving*).<sup>27</sup>

Bahwa kerugian yang harus diganti meliputi kerugian yang dapat diduga dan merupakan akibat langsung dari wanprestasi, artinya ada hubungan sebab-akibat antara wanprestasi dengan kerugian yang diderita. Berkaitan dengan hal ini ada dua sarjana yang mengemukakan teori tentang sebab-akibat yaitu.<sup>28</sup>

a) *Conditio Sine qua Non* (Von Buri)

Menyatakan bahwa suatu peristiwa A adalah sebab dari peristiwa B (peristiwa lain) dan peristiwa B tidak akan terjadi jika tidak ada peristiwa A

b) *Adequated Veroorzaking* (Von Kries)

---

<sup>26</sup>Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum*, Bandung. Citra Aditya Bakti, 2002, Hlm 11

<sup>27</sup> Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta. Intermedia, 2005, Hlm. 148

<sup>28</sup> Nindyo Pramono, *Hukum Komersil*, Jakarta, Pusat Penerbitan UT, 2003, Hlm 21

Menyatakan bahwa suatu peristiwa A adalah sebab dari peristiwa B (peristiwa lain). Bila peristiwa A menurut pengalaman manusia yang normal diduga mampu menimbulkan akibat (peristiwa B).

Dari kedua teori diatas maka yang lazim dianut adalah teori *Adequated Veroorzaking* karena pelaku hanya bertanggung jawab atas kerugian yang selayaknya dapat dianggap sebagai akibat dari perbuatan itu disamping itu teori inilah yang paling mendekati keadilan. Seorang debitur yang dituduh wanprestasi dapat mengajukan beberapa alasan untuk membela dirinya, yaitu.<sup>29</sup>

- a. Mengajukan tuntutan adanya keadaan memaksa (*overmach*).
- b. Mengajukan alasan bahwa kreditur sendiri telah lalai.
- c. Mengajukan alasan bahwa kreditur telah melepaskan haknya untuk menuntut ganti rugi.

## **F. METODE PENELITIAN**

### **1. Tipe penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis – emperis maksudnya dalam artian mengkaji data sekunder untuk kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data primer yang diperoleh dilapangan atau terhadap

---

<sup>29</sup>*Ibid*, Hlm 23

masyarakat. Maka pendekatan normatif juga digunakan, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti aturan hukum secara tekstual.<sup>30</sup>

## 2. Jenis dan Sumber data

Dalam pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder.

- a) Data primer adalah klarifikasi dan penjelasan yang diperlukan untuk memberikan pemahaman secara jelas, lengkap dan komprehensif terhadap data sekunder yang diperoleh langsung dari sumber pertama. Data primer ini diperoleh dari lapangan dengan cara melakukan wawancara dengan menager SDM dan Umum, Manager Komersil, Manager Pengamanan (Polsuska), Manager Pelayanan, dan Manager kesehatan PT. KAI Divisi Regional III Sumatera Selatan Palembang secara langsung
- b) Data sekunder adalah data yang didapatkan atau dihimpun melalui studi dokumen untuk melengkapi dan menunjang data primer, dengan cara mengkaji bahan-bahan hukum yang terdiri .<sup>31</sup>

### b.1 Bahan Hukum Primer

yaitu bahan hukum yang mengikat meliputi .

1. Kitap Undang-Undang Hukum Perdata
2. Kitap Undang-Undang Hukum Dagang

---

<sup>30</sup> Soerjono soekanto, *pengantar penelitian hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, 1986, Hlm

<sup>31</sup> *Ibid*, Hlm 136

3. Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.
4. Undang-Undang No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
5. Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas
6. Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
7. Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perseroan (Persero)
8. Peraturan Pemerintah No. 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara
9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.
10. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
11. Peraturan Menteri Keuangan No. 37/PMK.010/2008 Tanggal 26 Februari 2008 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan

Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat,  
Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara.

#### b.2 Bahan Hukum sekunder

Yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan bahan hukum primer meliputi .<sup>32</sup>

1. Literatur-literatur
2. Hasil-hasil penelitian
3. Hasil karya dari kalangan hukum

#### b.3 Bahan Hukum Tersier

Yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan hukum sekunder yang lebih dikenal dengan nama bahan acuan atau bahan rujukan bidang hukum<sup>33</sup>

### 3. Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisa data yang diperlukan untuk mendukung penulisan skripsi ini adalah .<sup>34</sup>

- a. Penelitian kepustakaan (Library Research), yaitu dengan cara mengumpulkan bahan-bahan melalui studi kepustakaan, buku-buku

---

<sup>32</sup>*Ibid*, Hlm 52

<sup>33</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, 2011, Prenadamedia Group, Jakarta, Hlm 137

<sup>34</sup> *Ibid*, Hlm 84

referensi, peraturan perundang-undangan, majalah-majalah hukum, situs internet, diktat dan juga catatan kuliah serta informasi lain yang dipandang perlu dan mempunyai hubungan atau kaitan dengan judul skripsi ini.

- b. Penelitian di lapangan (Field Research), untuk memperoleh bahan-bahan aktual yang berkaitan dengan skripsi ini. Penulis mengadakan wawancara dengan menager SDM dan Umum, Manager Komersil, Manager Pengamanan (Polsuska), Manager Pelayanan, dan Manager kesehatan PT. Kereta Api Indonesia Divisi Regional III Palembang Sumatera Selatan secara langsung

#### 4. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di .

PT.Kereta Api Indonesia wilayah Palembang sumatera selatan yang beralamat di JL.Ahmay Yani 16 Ulu Plaju Kota Palembang.

#### 5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan ini penulis menggunakan data melalui .

- a. Studi lapangan, yaitu penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan data-data primer dari hasil wawancara (tatap muka) langsung dengan responden yang berkaitan dengan penulisan, yaitu menager SDM dan Umum, Manager Komersil, Manager Pengamanan (Polsuska), Manager Pelayanan, dan



Manager kesehatan PT. KAI Divisi Regional III Palembang  
Sumatera Selatan

- b. Studi kepustakaan yaitu penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan data-data sekunder dengan cara membaca dan mempelajari literature-literatur, Undang-Undang, serta sumber-sumber lain yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini.

#### 6. Teknik Analisis

Data sekunder dan data primer yang diperoleh dan dikumpulkan dalam penelitian ini dianalisis dengan metode kualitatif secara deskriptif. Pendekatan kualitatif pada dasarnya berarti penyorotan terhadap masalah serta usaha pemecahan yang dilakukan, untuk kemudian ditarik suatu generalisasi yang seluas mungkin ruang lingkungannya.<sup>35</sup> Atau dalam artian data sekunder dan informasi merupakan data primer tersebut diuraikan dan dihubungkan secara sistematis dalam bentuk kata-kata.

#### 7. Data Penarikan Kesimpulan

Teknik penarikan kesimpulan dalam skripsi ini adalah secara induktif, yaitu penarikan kesimpulan dengan cara mengemukakan pernyataan-pernyataan yang ruang lingkungannya khusus dan terhadap menyatakan argumentasi yang diterima ditarik dengan pernyataan yang bersifat umum.

---

<sup>35</sup> *Ibid, Hlm 32*

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku .

Adji, Sution Usman., Prakoso, Djoko dan Pramono, Hari, 1990, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta . Rineka Cipta.

Muhammad, Abdulkadir, 1998, *Hukum pengangkutan Niaga*, Bandung . Citra Aditya Bakti.

\_\_\_\_\_, 1990, *Hukum Perdata Indonesia*, Bandung . Citra Aditya Bakti.

Nasution, M. Nur, 2004, *Manajemen Transportasi*, Jakarta . Ghalia Indonesia.

Poerwadarminta, W.J.S, 1985, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta . PN. Balai Pustaka.

Prodjodikoro, Wirjono, *Azas-Azas Hukum Perdjandjian*, Bandung . Vorkink.

Purba, Radiks, 1997, *Mengenal Asuransi Angkutan Darat dan Udara*, Jakarta . Djambatan.

Purwosutjipto, H.M.N, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan* , Jakarta . Djambatan.

Salim, Abbas, 1998, *Manajemen Transportasi*, Jakarta . PT. Raja Grafindo Persada.

Siregar, Muchtarudin, 1990, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, Jakarta . Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Soekardono, R, 1986, *Hukum Dagang Indonesia, Jilid II*, Jakarta . Rajawali.

Subekti, 1979, *Hukum Perjanjian*, Jakarta . Intermasa.

\_\_\_\_\_, 1989, *Aneka Perjanjian*, Bandung . PT. Citra Aditya Bakti.

\_\_\_\_\_, 2003, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Jakarta . Intermasa.

Subekti, R dan Tjitrosudibio, R, 2000, *Kitab Undang-undang Hukum Dagang dan Undang-undang Kepailitaan*, Jakarta . Pradnya Paramita.

\_\_\_\_\_, 2001, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata*, Jakarta . Pradnya Paramita.

Sunggono, Bambang, 1998, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta . PT. RajaGrafindo Persada.

Tjakranegara, Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta . Rineka Cipta.

### **Peraturan Perundang-undangan .**

Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara.

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.

Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perseroan (Persero).

Peraturan Pemerintah No. 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Perubahan Badan Usaha Milik Negara.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 8 Tahun 2001 Tanggal 17 April 2001 Tentang Angkutan Kereta Api.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 35 Tahun 2002 Tanggal 21 Juni 2002 Tentang Tarif Angkutan Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi.

Peraturan Menteri Keuangan No. 37/PMK.010/2008 Tanggal 26 Februari 2008 Tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/Penyeberangan, Laut dan Udara.

### **Internet**

<http://KAI/Sejarah%20Kereta%20Api%20Indonesia%20%20C2%AB%20blognya%20cah-cah%20sipil%20UGM.htm>

<http://www.bumn.go.id/keretaapi/halaman/41>

<http://pengertian-pengertian-info.blogspot.co.id/2016/02/pengertian-dan-macam-macam-pengangkutan.html>

<https://www.kereta-api.co.id/sejarah-perkeretaapian-di-indonesia/web-team-information-system/08-10/2015>

<http://www.tatanusa.co.id/nonkuhp/2007UU23.pdf>

<http://pkps.bappenas.go.id/dokumen/uu/Uu%20Sektor/Kereta%20Api/17.%20u23-2007%20UU%20perkeretaapian.pdf>

[https://id.wikipedia.org/wiki/Divisi\\_Regional\\_III\\_Palembang](https://id.wikipedia.org/wiki/Divisi_Regional_III_Palembang)