

**TANGGUNG JAWAB PERDATA  
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
AKIBAT KECELAKAAN TERHADAP PENUMPANG MENURUT  
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007  
TENTANG PERKERETAAPIAN**



**Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Hukum  
(S.H) Pada Program Studi Hukum Perdata Fakultas Hukum  
Universitas Sriwijaya**

**OLEH :**

**M. ALIF ALHADI**

**( 02011281621193 )**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
INDRALAYA  
2020**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
INDRALAYA**

**LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI**

NAMA : MUHAMMAD ALIF AL.HADI  
NIM : 02011281621193  
JURUSAN : ILMU HUKUM/HUKUM PERDATA

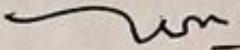
JUDUL SKRIPSI :

**TANGGUNG JAWAB PERDATA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
AKIBAT KECELAKAAN TERHADAP PENUMPANG MENURUT  
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG  
PERKERETAAPIAN**

Telah diuji dan lulus dalam Sidang Ujian Komprehensif pada tanggal 29 Juli 2020 dan dinyatakan memenuhi syarat memperoleh Gelar Sarjana Hukum(S.H) pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

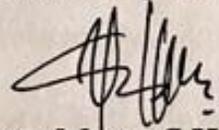
Indralaya, Agustus 2020  
Menyetujui,

Pembimbing Utama



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

Pembimbing Pembantu



Theta Murty, S.H., M.H.  
NIP. 198203202014042001



Mengetahui,  
Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Sriwijaya,



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

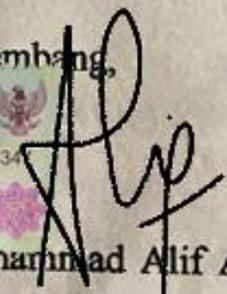
## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Mahasiswa : Muhammad Alif Alhadi  
Nomor Induk Mahasiswa : 02011281621193  
Tempat/Tanggal Lahir : Palembang, 28 April 1999  
Fakultas : Hukum  
Strata Pendidikan : S1  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Program Kekhususan : Hukum Perdata

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

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila terbukti saya telah melakukan hal-hal dengan pernyataan unum saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul di kemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Palembang, 2020  
METERAI TEMPEL  
BSE5FAEF34529334  
6000  
ENAM RIBU RUPIAH  
  
Muhammad Alif Alhadi  
NIM. 02011181621040

## **MOTTO**

*“Apa yang melewatkanmu tidak akan pernah menjadi takdirmu, dan apa yang ditakdirkan untukmu tidak akan pernah melewatkanmu”*

**(Umar bin Khattab)**

**Skripsi ini dipersembahkan kepada:**

- ❖ **Kedua Orang Tua Tercinta**
- ❖ **Saudara-Saudaraku**
- ❖ **Para Pendidikmu yang sangat Kuhormati**
- ❖ **Teman-Teman**
- ❖ **Almamater FH UNSRI**

## UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis telah menerima banyak bantuan, bimbingan, saran dan petunjuk serta keterangan-keterangan baik secara lisan maupun tulisan dari berbagai pihak.

Maka dari itu dalam kesempatan ini dengan segala kerendahan hati dan tulus ikhlas, penulis mengutarakan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa dengan segala rahmat serta karunia-Nya yang memberikan kekuatan dan kemudahan bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini;
2. Kedua orang tua, Saudara dan Keluarga yang selalu mendukung saya dalam semua keadaan dan memotivasi dalam menyelesaikan skripsi ini;
3. Bapak Dr. Ir. H. Anis Saggaff, MSCE., selaku Rektor Universitas Sriwijaya;
4. Bapak Dr. Febrian, SH., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
5. Bapak Dr. Mada Apriandi, S.H., MCL., selaku Wakil Dekan I Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
6. Bapak Dr. Ridwan, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
7. Bapak Dr. H. Murzal, S.H., M.Hum., selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
8. Ibu Vera Novianti, SH., M.Hum., selaku Pembimbing Akademik yang selalu memberikan saran dan dukungan selama perkuliahan ini;

9. Ibu Sri Turatmiah, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Studi Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
10. Ibu Arfianna Novera, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya dalam membimbing, membantu, dan mengarahkan penulis selama proses penyusunan skripsi ini;
11. Ibu Theta Murty, S.H., M.H., selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, petunjuk, meluangkan waktu, dan pikirannya serta pemahaman yang sangat berguna dalam proses penulisan skripsi ini;
12. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis selama proses perkuliahan;
13. Seluruh Staf Sdministratif Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang ikut serta berperan dalam proses perkuliahan dan penyusunan skripsi ini;
14. Sahabat-sahabatku, Mattia Al Azizzy, Hizkia James K P, Chandra Wijaya, M. Glenn Aditya Arnanda, Labib Rabbani, M. Dwiki Farhan, M. Hashfi Hazazi, Rezza Aryansyah, Sataru Aditya Utama, Stesa Delinda, Utami Rahmadiani, dan Dinda Prameisty yang banyak memberikan dukungan dan bantuan untuk penulis dalam menyelesaikan skripsi ini;
15. Dan pihak-pihak lain yang secara langsung maupun tidak langsung telah ikut berperan dalam proses pembelajaran penulis selama ini.

Indralaya, 2020

Penulis

## **Kata Pengantar**

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “*Tanggung Jawab Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Akibat Kecelakaan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*” ini tepat pada waktunya.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan studi di Fakultas Hukum jurusan Hukum Perdata Universitas Sriwijaya. Dalam penulisan skripsi ini penulis telah berusaha sebaik mungkin, namun penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, baik dalam penyajian materi maupun teknik penulisannya. Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi siapa saja yang membacanya terutama mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, serta berguna dalam perkembangan ilmu hukum khususnya di bidang hukum perdata.

Indralaya, 2020

Muhammad Alif Alhadi

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	iv
<b>UCAPAN TERIMA KASIH</b> .....	v
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	viii
<b>ABSTRAK</b> .....	x
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	11
C. Tujuan Penelitian.....	11
D. Manfaat Penelitian .....	12
1. Manfaat Teoritis .....	12
2. Manfaat Praktis.....	12
E. Ruang Lingkup .....	13
F. Kerangka Teori.....	13
G. Metode Penelitian .....	16
H. Sistematika Penulisan.....	20
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>22</b>
A. Pengertian Perjanjian Pengangkutan.....	22
B. Pengertian Pengangkutan Penumpang Dengan Kereta Api.....	24
C. Proses Timbulnya Perjanjian Pengangkutan.....	26
D. Hak dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan .....	28
E. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan Penumpang Kereta Api.....	33
F. Peraturan Yang Mengatur Tentang Pengangkutan Penumpang Dengan Kereta Api .....	35
G. Pengertian Tanggung Jawab Perdata .....	45
H. Konsep Perlindungan Hukum.....	52
<b>BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>54</b>
A. Tanggung Jawab Perdata PT. KERETA API (PERSERO) Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kecelakaan Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian .....	54
B. Penyelesaian Ganti Rugi Terhadap Pengguna Kereta Api Yang Mengalami Kecelakaan.....	73

<b>BAB IV PENUTUP .....</b>	<b>79</b>
A. Kesimpulan.....	79
B. Saran.....	80
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>81</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

## ABSTRAK

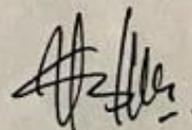
Perkereta apian sebagai salah satu alat transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut penumpang atau orang secara masal. Untuk itu, penyelenggaraan perkereta apian perlu diatur dengan sebaik-baiknya sehingga dapat terselenggara angkutan kereta api yang menjamin keselamatan, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib dan efisien. Mengingat pentingnya peranan transportasi melalui kereta api, dan besarnya tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pengangkut, penulis tertarik untuk mengadakan penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wilayah Divisi Regional III Palembang, maka penulis mengambil judul: "*Tanggung Jawab Perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Akibat Kecelakaan Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*". Permasalahan yang dibahas dalam skripsi ini adalah, Bagaimana tanggung jawab perdata PT. Kereta Api (Persero) terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan menurut Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan Bagaimana penyelesaian ganti rugi terhadap pengguna kereta api yang mengalami kecelakaan. Kajian skripsi ini bersifat yuridis normatif yang didukung dengan pendekatan yuridis empiris. Berdasarkan penganalisaan lebih jauh, terutama yang berhubungan dengan pokok masalah, dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan menurut Undang- Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkereta Apian adalah bahwa sejak dari masuk stasiun dan telah memiliki karcis kereta api dan dalam hal penyelesaian ganti kerugian pihak PT. Kereta Api Indonesia terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan dalam pelaksanaannya dialihkan kepada pihak asuransi dan PT. Kereta Api Indonesia tidak memberikan ganti rugi selain dari asuransi itu sendiri.

Pembimbing Utama



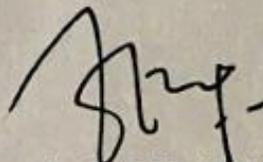
Arfianna Novera, S.H., M.Hum.  
NIP. 195711031988032001

Pembimbing Pembantu



Theta Murty, S.H., M.H.  
NIP. 198203202014042001

Ketua Bagian Hukum Perdata



Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum.  
NIP. 196511011992032001

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 Juni 1864. Pembangunan dilaksanakan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM)* menggunakan lebar sepur 1435 mm.<sup>1</sup>

Selanjutnya pada masa pemerintahan Hindia Belanda, perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai dengan diberikannya konsesi atau pemberian hak izin perkeretaapian kepada perusahaan swasta *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatshappij (NISM)* pada tahun 1867 untuk membangun jalan rel Semarang-Tanggung yang dapat diselesaikan pada tahun 1870 dan *Batavia-Buitenzorg* (Bogor) yang dapat diselesaikan pada tahun 1873. Tahap selanjutnya perusahaan milik negara *Staadsspoor (SS)* pada tahun 1875 mulai membangun jalan rel kereta api Surabaya-Pasuruan-Malang yang diresmikan pada tahun 1878.<sup>2</sup>

Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang. Semenjak itu, perkeretaapian Indonesia diambil alih Jepang dan berubah

---

<sup>1</sup> <https://kai.id/corporate/> diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 13.00 WIB.

<sup>2</sup> Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, (Bandung: Pustaka Jaya, 2014), hlm.6.

nama menjadi *Rikuyu Sokyuku* (Dinas Kereta Api). Selama penguasaan Jepang, operasional kereta api hanya diutamakan untuk kepentingan perang. Salah satu pembangunan di era Jepang adalah lintas Saketi-Bayah dan Muaro-Pekanbaru untuk pengangkutan hasil tambang batu bara guna menjalankan mesin-mesin perang mereka. Namun, Jepang juga melakukan pembongkaran rel sepanjang 473 km yang diangkut ke Burma untuk pembangunan kereta api disana.<sup>3</sup>

Setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang. Puncaknya adalah pengambil alihan Kantor Pusat Kereta Api Bandung tanggal 28 September 1945 (kini diperingati sebagai Hari Kereta Api Indonesia). Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama *Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf* (SS/VS), gabungan SS dan seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).<sup>4</sup>

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1950. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan juga lambang Wahana

---

<sup>3</sup> <https://kai.id/corporate/> diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 13.00 WIB.

<sup>4</sup> <https://kai.id/corporate/> diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 13.00 WIB.

Daya Pertiwi yang mencerminkan transformasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tahun 1998.<sup>5</sup>

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

Transportasi adalah merupakan bagian hubungan hukum lalu lintas (*communication atau verker*) dan angkutan juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain.<sup>6</sup>

Fungsi dan peran pengangkutan sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek. Dari aspek hukum, dalam pengoprasian dan

---

<sup>5</sup> <https://kai.id/corporate/> diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 13.00 WIB.

<sup>6</sup> Soegijatna Tjakanegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta, 2008, hlm. 3.

pemilikan alat angkutan diperlukan ketentuan hukum mengenai hak, kewajiban dan tanggung jawab serta perasuransian apabila terjadi kecelakaan.

Pertanggungjawaban merupakan suatu hal yang sangat penting dalam suatu perjanjian pengangkutan, karena pertanggungjawaban merupakan suatu perlindungan atau jaminan bagi para pengguna jasa angkutan.<sup>7</sup>

Kemajuan dibidang transportasi mendorong pengembangan ilmu hukum, baik perundang-undangan maupun kebiasaan yang berlaku dibidang pengangkutan. Sesuai atau tidaknya undang-undang maupun kebiasaan 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 kebijakan pemerintah, terbukti dengan adanya revisi atau perubahan terhadap peraturan perundang-undangan yang tidak sesuai lagi dengan kebutuhan masyarakat. Salah satu Undang-undang dalam bidang pengangkutan yang mengalami revisi adalah Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, yang direvisi menjadi Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

---

<sup>7</sup> Benedictus Bismo Bintang Prakosa 2016 , *Tanggung Jawab Hukum PT. Kereta Api Indonesia Terhadap Kerugian Penumpang Akibat Kecelakaan Kereta Api*, Jurnal Ilmu Hukum. Universitas Atma Jaya Yogyakarta, hlm. 8.

Dilakukan revisi terhadap Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992, karena Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479) tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan hukum dalam masyarakat, perkembangan zaman, serta ilmu pengetahuan dan teknologi.<sup>8</sup>

Adanya revisi Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 diharapkan semakin memacu perkeretaapian di Indonesia untuk mengoptimalkan pelayanan kepada pengguna jasa, sekaligus menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama.<sup>9</sup>

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Tiba ditempat tujuan artinya proses pemindahan dari satu tempat ke tempat tujuan berlangsung tanpa hambatan dan kemacetan, sesuai dengan waktu yang direncanakan. Dengan selamat artinya penumpang dalam keadaan selamat, tidak mengalami bahaya yang mengakibatkan luka, sakit ataupun meninggal dunia. Jika yang diangkut itu barang, selamat artinya barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan

---

<sup>8</sup> Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian pada menimbang huruf c.

<sup>9</sup><http://perpustakaan.bappenas.go.id/MencermatirevisiUUPerkeretaapian.htm> diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 16.20 WIB.

nilai guna artinya nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan menjadi lebih tinggi bagi kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.<sup>10</sup>

Pengangkutan dapat dikatakan sangat penting karena didasari oleh hal-hal sebagai berikut:

1. Keadaan Geografis Indonesia

Keadaan geografis Indonesia ini merupakan dataran yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil dan berupa perairan yang terdiri dari laut dan sungai serta danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan baik melalui darat, perairan, dan udara.

2. Menunjang Pembangunan berbagai Sektor

Kemajuan dan kelancaran pembangunan akan menunjang pelaksanaan pembangunan berupa pembayaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor.

3. Perkembangan Ilmu dan Teknologi

Perkembangan di bidang pengangkutan mendorong perkembangan pendidikan di ilmu dan teknologi pengangkutan modern. Sarana dan prasarana angkutan modern, dan bidang hukum pengangkutan modern.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008, hlm. 16.

<sup>11</sup> Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Darat*, Bekasi: Literata Lintas Media, 2009, hlm. 1.

Berdasarkan hal-hal tersebut dapat dikatakan bahwa transportasi akan memperlancar sarana pembangunan, yang juga berarti akan mempercepat peningkatan taraf hidup masyarakat. Pada dasarnya pengangkutan meliputi tiga dimensi, yaitu:

1. Pengangkutan sebagai Usaha (*Business*)
2. Pengangkutan sebagai Perjanjian (*Agreement*)
3. Pengangkutan sebagai Proses (*Process*)<sup>12</sup>

Ketiga dimensi pokok pengangkutan tersebut mengharuskan pelaksanaan dan pengawasan pengangkutan yang dilakukan secara seksama, dengan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh lembaga yang berwenang.

Perkeretaapian sebagai salah satu moda atau sarana transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus, terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara masal, 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.

Berdasarkan keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut, peran perkeretaapian perlu lebih ditingkatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi nasional secara terpadu. Untuk itu, peyelenggaraan perkeretaapian yang

---

<sup>12</sup> *Ibid*, hlm 2.

dimulai dari pengadaan, pengoperasian. Perawatan, dan pengusaha perlu diatur dengan sebaik-baiknya sehingga dapat terselenggara angkutan kereta api yang menjamin keselamatan, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, efisien serta terpadu.

Terhadap semua yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya. Baik karena kesengajaan maupun kelalaiannya sebagaimana diatur dalam pasal 1366 KUH Perdata, yang mengatur setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembronannya.

Selanjutnya dalam Pasal 1367 KUH Perdata dinyatakan bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab, atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.

Adapun yang tercantum dalam pasal 87 ayat 1 UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yaitu Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.

Yang dimaksud didalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian pada Pasal 23 menyatakan bahwa:

(1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.

(2) Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Pengangkutan orang melalui kereta api diatur dalam Bab XI bagian kedua, pasal 130 sampai dengan pasal 137 UUKA. 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 pada ayat (1) merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan orang.

Selanjutnya, Pasal 133 ayat (1) UUKA menyatakan bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib :

1. Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang..
2. Mengutamakan pelayanan kepentingan umum.
3. Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan
4. Mengutamakan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat, dan
5. Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.

Adapun salah satu kasus yang pernah terjadi yaitu pada (Tasikmalaya, 5/4/2014) Kereta Api Malabar jurusan Bandung-Malang mengalami kecelakaan di Kampung Terung, Desa Mekarsari, Kadipaten, Tasikmalaya, Jumat (4/4) pukul 18.06 WIB.. Dalam peristiwa itu, tiga orang meninggal dunia, 2 orang mengalami luka berat dan 35 orang mengalami luka ringan. Korban yang meninggal dunia adalah Ayudiyah Kusumahningrum (27) Jl Pendowo No 11 RT 02/03 Lawang, Malang. Sri Hartanto (60) Jl Mujair VII No 12 Kec Ngaglik, Sleman, Jogja dan Kharis Budi Cahyono asal Jambon Ponorogo. Dua orang korban luka berat adalah Yosep Triwibowo (36), warga Wonosari, Kabupaten Gunung Kidul, DIY; dan Agustina Sitompul (42), warga Purwakarta. KA Malabar ini terguling akibat adanya tanah longsor. Akibatnya lokomotif dan gerbong terperosok ke jurang di KM 244, tepatnya di perlintasan antara Ciawi dan Cirahayu, Tasikmalaya.<sup>13</sup>

Dari ketentuan pasal diatas, dapat diketahui bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang (penumpang) melalui kereta api, pengangkut berkewajiban mengangkut orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

---

<sup>13</sup> <http://dephub.go.id/> *KAMalabarAlamiKecelakaanDiTasikmalaya* diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 14.45 WIB.

Mengingat pentingnya peranan transportasi melalui kereta api, dan betapa besarnya tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pengangkut. Maka dari uraian diatas penulis tertarik menulis skripsi dengan judul “**TANGGUNG JAWAB PERDATA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) AKIBAT KECELAKAAN TERHADAP PENUMPANG MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN**”.

#### **B. Permasalahan:**

Berdasarkan dengan apa yang telah dijelaskan di atas, yang menjadi permasalahan dalam penulisan skripsi ini adalah :

1. Bagaimana tanggung jawab perdata PT. Kereta Api (Persero) terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan menurut Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian?
2. Bagaimana penyelesaian ganti rugi terhadap pengguna kereta api yang mengalami kecelakaan?

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

1. Untuk mengetahui dan menganalisis tentang tanggung jawab perdata pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis penyelesaian ganti rugi terhadap pengguna kereta api yang mengalami kecelakaan.

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

Adapun manfaat penelitian yang ingin dicapai dalam penulisan ini adalah sebagai berikut :

##### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil dari penelitian diharapkan dapat memberikan sumbangan kemajuan ilmu hukum khususnya berkaitan dengan aspek tanggung jawab perdata terhadap penumpang akibat kecelakaan kereta api.

##### **2. Manfaat Praktis**

Hasil dari penelitian diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran, manfaat dan masukan pada :

- 1) Bagi Penulis, melalui penulisan skripsi ini penulis dapat menambah pengalaman serta pengetahuan lebih mengenai perkeretaapian di Indonesia.
- 2) Bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Penulisan skripsi ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam meningkatkan pelayanan dan tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penyelenggaraan pengangkutan penumpang sehingga nantinya penumpang kereta api memiliki kepercayaan penuh terhadap kereta api di Indonesia.

- 3) Bagi Ilmu Pengetahuan penulisan skripsi ini diharapkan sebagai bahan kajian ilmu dan menambah referensi dalam dunia ilmu pengetahuan.

#### **E. Ruang Lingkup:**

Ruang Lingkup dalam pembahasan tulisan ini yaitu mengenai bagaimana perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan penumpang kereta api berdasarkan Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkereta apian, dan penelitian penulisan skripsi ini berada di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wilayah Divisi Regional III Sumatera Selatan (Palembang).

#### **F. Kerangka Teori:**

Dalam Penelitian ini menggunakan teori dan doktrin yang menyangkut mengenai permasalahan masalah yang akan diangkat untuk menjawab permasalahan dalam penulisan ini diantaranya:

##### **1. Teori Tanggung Jawab**

Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.<sup>14</sup> Menurut Hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan .<sup>15</sup> Selanjutnya menurut Titik Triwulan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi

---

<sup>14</sup> Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, 2005, hlm. 49.

<sup>15</sup> Saoekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan Rineka Cipta*, Jakarta, 2010, hlm.45.

seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk member pertanggungjawabannya.<sup>16</sup> Maka sesuai dengan tugas dari pihak PPHP maka perlu adanya pertanggung jawaban atas hasil dari suatu pekerjaan.

## 2. Teori Ganti Rugi

Ganti rugi di dalam suatu perikatan adalah perbuatan yang wajib dilaksanakan pihak yang berwanprestasi, yang menjadihak pihak yang menderita akibat langsung dari *wanprestasi* tersebut.<sup>17</sup> Mengenai ganti rugi ini, Wirjono Prodjodikoro mengatakan bahwa:<sup>18</sup> “Dalam hal-hal lain hanya ada satu sanksi, yaitu membebankan pada pihak yang berwajib suatu kewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita oleh pihak berhak”.

Secara umum gugatan perdata terbagi atas gugatan *wanprestasi* dan gugatan perbuatan melawan hukum. Suatu gugatan *wanprestasi* diajukan karena adanya pelanggaran kontrak (*wanprestasi*) dari salah satu pihak. Karena dasar gugatan *wanprestasi* adalah pelanggaran perjanjian, maka gugatan semacam itu tidak mungkin lahir tanpa adanya perjanjian terlebih dahulu. Pasal 1365 KUHPerduta telah mengakomodasi ketentuan tersebut, bahwa setiap orang berhak menuntut ganti rugi atas suatuperbuatan melawan hukum yang merugikannya.

---

<sup>16</sup> Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm. 48.

<sup>17</sup> H. Basrah, *Ganti Rugi Menurut Ketentuan di Dalam Buku III KUHPerduta*, Medan: FH USU, 2004, hlm. 2.

<sup>18</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Perjanjian*, Bandung: Sumur, 1973, hlm. 51.

Tidak setiap orang yang mempunyai kepentingan dapat mengajukan tuntutan hak semauanya ke pengadilan. Untuk mencegah agar setiap orang tidak asal saja mengajukan tuntutan hak ke pengadilan yang akan menyulitkan pengadilan, maka hanya kepentingan yang cukup dan layak serta mempunyai dasar hukum sajalah yang dapat diterima sebagai dasar tuntutan hak.<sup>19</sup>

### **3. Teori Perlindungan Konsumen**

Menurut ketentuan yang tercantum dalam Pasa 11 angka 1 UUPK menyatakan bahwa “perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.

Definisi hukum konsumen dan hukum perlindungan konsumen diberikan secara komprehensif oleh Bapak Az. Nasution. Menurut beliau, hukum perlindungan konsumen merupakan bagian dari hukum konsumen. Definisi hukum konsumen adalah sebagai keseluruhan asas dan kaidah yang mengatur hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaan produk (barang dan/atau jasa) antara penyedia dan penggunaannya dalam kehidupan bermasyarakat.<sup>20</sup>

Sedangkan batasan hukum perlindungan konsumen sebagai bagian khusus dari hukum konsumen adalah keseluruhan asas-asas dan kaidah-kaidah yang mengatur

---

<sup>19</sup> Ivan Ari, “Perbedaan Prinsip antara Permohonan dengan Gugatan”, tersedia di <http://www.google.com>., diakses tanggal 20 Maret 2012.

<sup>20</sup> Az. Nasution, Hukum perlindungan Konsumen; Suatu Pengantar, Diadit Media, Jakarta, 2006. Hal 20-21

dan melindungi konsumen dalam hubungan dan masalah penyediaan dan penggunaannya, dalam kehidupan bermasyarakat.<sup>21</sup>

## G. Metode Penelitian

Dilihat dari permasalahan yang disebutkan, maka dari itu kajian ini tergolong penelitian yang bersifat yuridis normatif yang didukung dengan pendekatan yuridis empiris.

### 1. Jenis Penelitian

Jenis Pendekatan normatif dan empiris yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara melakukan pengkajian perundang-undangan yang berlaku dan diterapkan terhadap suatu permasalahan hukum tertentu.<sup>22</sup> Dilakukan dengan mengumpulkan bahan sekunder dengan melakukan studi kepustakaan, dan juga mengumpulkan bahan tersier yang dilakukan dengan metode wawancara.

### 2. Pendekatan Masalah

#### a. Pendekatan perundang-undangan (*Statute Approach*)

Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan

---

<sup>21</sup> Ibid, Hal. 30-31

<sup>22</sup> Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta: Universitas Indonesia (UI-Press), 2007, hlm. 56.

isu hukum yang ditangani.<sup>23</sup> Seperti Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

b. Pendekatan Historis (*Historical Approach*)

Pendekatan sejarah atau historis adalah suatu ilmu yang didalamnya dibahas berbagai peristiwa dengan memperhatikan unsur tempat, waktu, obyek, latar belakang, dan pelaku dari peristiwa tersebut. Menurut ilmu ini segala peristiwa dapat dilacak dengan melihat kapan peristiwa itu terjadi, di mana, apa sebabnya, siapa yang terlibat dalam peristiwa tersebut.<sup>24</sup> Untuk membantu peneliti memahami perubahan dan perkembangan suatu aturan hukum.

c. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan ini beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Dengan mempelajari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut, penulis dapat menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang berhubungan dengan permasalahan atau isu yang dihadapi.<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Edisi Revisi, Prenadademia Group, 2016, hlm. 133.

<sup>24</sup> Abuddin Nata, *Metodologi Studi Islam* Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2008 Cet. Ke-3. Hlm. 46

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm. 135.

d. Pendekatan Kasus (*Case Approach*)

Pendekatan ini bertujuan agar peneliti dapat memahami interelasi atau keterkaitan dari suatu isu hukum yang pernah terjadi guna memecahkan suatu isu hukum yang akan dihadapi. Untuk memperoleh data-data yang diperlukan, maka penulis melakukan penelitian dengan mengambil lokasi di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wilayah Divisi Regional III Sumatera Selatan, Palembang karena divisi ini mengelola stasiun kereta api kelas besar yang terletak di Kemas Rindo, Kertapati, Palembang.

3. Jenis dan Sumber Data

Guna membantu penulis dalam mengumpulkan data penelitian ini, penulis menggunakan bahan primer dan bahan sekunder berupa perundang-undangan dan studi kepustakaan ditambah hasil wawancara di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wilayah Divisi Regional III Sumatera Selatan, Palembang sebagai bahan tersier.

a. Bahan Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas atau bersifat mengikat bagi setiap orang, yaitu:

1. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
2. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian,  
Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan  
Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

### 3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

#### b. Bahan Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri dari buku-buku teks (*text books*) yang ditulis para ahli hukum yang berpengaruh, jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi, dan hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian.<sup>26</sup>

#### c. Bahan Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum penunjang yang pada hakikatnya mencakupi bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan sekunder, berupa bahan acuan hukum di bidang hukum (abstraksi peraturan perundang-undangan, ensiklopedia hukum dan kamus hukum) dan di luar bidang hukum (politik, ekonomi dan sosiologi).<sup>27</sup>

### 4. Tehnik Pengumpulan Data

#### a. Penelitian Keperpustakaan

Penelitian keperpustakaan dipergunakan untuk mendapat data sekunder guna menyusun kerangka teoritis maupun konseptual dengan cara mengkaji berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku serta bahan hukum yang relevan.

---

<sup>26</sup> Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris*, Depok: Prenadamedia Group, 2018, hlm. 173.

<sup>27</sup> Rachmad Baro, *Penelitian Hukum Doktrinal*, Indonesia Prime, Makassar, 2017, hlm 117.

#### b. Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan dipergunakan untuk memperoleh data primer, dengan cara :

- a) Observasi, dilakukan dengan cara mengamati keadaan dan kejadian yang berhubungan dengan objek permasalahan.
- b) Interview, dilakukan dengan cara mengajukan berbagai pertanyaan kepada pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sehubungan dengan pokok permasalahan.

#### 5. Analisis Data

Analisis data dilakukan secara kualitatif, yaitu dengan cara menguraikan data dalam bentuk kalimat secara terperinci dan sistematis, kemudian dilakukan interpretasi data sehingga diperoleh suatu gambaran yang jelas permasalahan, sehingga memudahkan untuk menarik suatu kesimpulan.

### **H. Sistematika Penulisan**

Dalam penulisan skripsi ini, penulis membagi atas 4 (empat) bab, yaitu sebagai berikut :

- Bab I.           Pendahuluan dalam bab ini diuraikan tentang : Latar Belakang, Permasalahan, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Ruang

Lingkup, Kerangka Teori, Metode Penelitian dan diakhiri dengan Sistematika Penulisan.

- Bab II. Tujuan Pustaka, pada bab ini diuraikan tentang pengertian Perjanjian Pengangkutan, Pengertian Pengangkutan Penumpang Dengan Kereta Api, proses terjadinya perjanjian pengangkutan, Hak dan Kewajiban para pihak dalam perjanjian pengangkutan, berakhirnya perjanjian pengangkutan penumpang kereta api, peraturan yang mengatur tentang pengangkutan dengan kereta api, pengertian tanggung jawab perdata, dan diakhiri dengan konsep perlindungan hukum.
- Bab III. Pembahasan, dalam bab ini diuraikan tentang Sejarah Perkeretaapian, perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan kereta api berdasarkan Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dan bagaimana pelaksanaan tanggung jawab Perdata pihak pengangkut PT. Kereta Api Indonesia (persero) terhadap penumpang yang menderita kerugian.
- Bab IV. Penutup, bab ini merupakan bab terakhir yang terdiri dari kesimpulan dan saran.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU :

Abuddin Nata, *Metodologi Studi Islam* Jakarta:Raja Grafindo Persada, 2004

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Aditya Bakti, Bandung, 2008.

Az. Nasution, *Hukum perlindungan Konsumen; Suatu Pengantar*, Diadit Media, Jakarta, 2006

Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Jakarta, Sinar Grafika, 2007.

C.S.T. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 2009

Elfrida Gultom, *Hukum Pengangkutan Darat*, Literata Lintas Media, Bekasi, 2009.

H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, 2012

Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris*, Depok: Prenadamedia Group, 2018

Kartini Muljadi & Gunawan Widjaja, *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010

Kartini Mulyadi & Gunawan Widjaja, *Perikatan Pada Umumnya*, PT. Raja Grafindo Persada, 2012

Lili Rasjidi dan I. B. Wyasa Putra, *Hukum Sebagai Suatu Sistem Remaja*. Bandung: Rosdakarya, 2016

Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Surakarta; magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, 2007

- Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*, PT Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2010
- Ny. Sri Soedewi Masjhoen Sofyan, *Hukum Perdata Hukum Benda*. Yogyakarta: Seksi Hukum Perdata Fakultas Hukum UGM, 2002
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Edisi Revisi, Prenadademia Group, 2016
- Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Bagi Rakyat diIndonesia*, PT.Bina Ilmu, Surabaya,2009
- P.N.H. Simanjuntak, *Pokok-pokok Hukum Perdata Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 2013
- Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, *Perundang-undangan dan Yurisprudensi*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008
- Rachmad Baro, *Penelitian Hukum Doktrinal*, Indonesia Prime, Makassar, 2017
- Ralph Linton, *Sosiologi Suatu Pengantar*, Jakarta: Rajawali, 2010
- R. Subekti. *Aneka Perjanjian*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2007
- R. Wirjono Prodjodikoro, *Azas-azas Hukum Perjanjian*, Bandung: Mandar Maju, 2006
- Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2009
- Setiono, *Rule of Law(Supremasi Hukum)*, Surakarta; Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, 2004
- Sinta Uli. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transportasi Angkutan Laut, Angkutan Darat, Angkutan Udara*. USU Press, Medan, 2006
- Soegijatna Tjakanegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rineka Cipta, Jakarta, 2005.
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Ui Press. Jakarta, 2008
- Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakri, 2014

Sudarsono Katam, *Kereta Api di Priangan Tempo Doeloe*, Bandung: Pustaka Jaya, 2014.

Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum (suatu pengantar)*, (Liberty, Yogyakarta, 2007

Sution Usman Adji & djoko Prakoso & Hari Pramono, *hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2011

Syaiful Watni, dkk. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI, Jakarta, 2004

Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Mandar Madju, Bandung, 2005

## **B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-undang Hukum Dagang

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722

Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan penumpang

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 15/PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, dan Udara

### C. Internet :

<https://kai.id/corporate/> diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 13.00 WIB.

[http://dephub.go.id/ KAMalabarAlamiKecelakaanDiTasikmalaya](http://dephub.go.id/KAMalabarAlamiKecelakaanDiTasikmalaya) pada tanggal 29 September 2019 pukul 14.45 WIB.

<http://perpustakaan.bappenas.go.id/MencermatirevisiUUPerkeretaapian>.diakses pada tanggal 29 September 2019 pukul 16.20 WIB.

<https://www.jasaraharja.co.id>

### D. Jurnal

Ayuningtyas, Adisti (2007) Tanggungjawab PT. Jasa Raharja (Persero) Pada Pengangkutan Penumpang Dengan Kereta Api Di DAOP IV Semarang. *Undergraduate thesis*, Perpustakaan F.Hukum Undip.

Laksmi Astri, I Gusti Agung Ayu; Suartha, I Dewa Made. Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Darat. **Kertha Semaya : Jurnal Ilmu Hukum**, [S.l.], v. 6, n. 6, sep. 2017. ISSN 2303-0569.

Mustikasari, Indiyati Diah (2007) Pelaksanaan Pengangkutan Penumpang Dan Barang Dengan Kereta Api Di Indonesia. *Undergraduate thesis*, Perpustakaan F.Hukum Undip.

Satjipto Rahardjo, 2007, "Penyelenggaraan Keadilan dalam Masyarakat Yang Sedang Berubah", Jurnal Masalah Hukum, Edisi 10, Bandung

Sedyo Prayogo, Penerapan Batas-batas Wanprestasi Dan Perbuatan Melawan Hukum Dalam Perjanjian, Jurnal Pembaharuan Hukum, Volume III, No. 2, Mei - Agustus 2016, ISSN : 2355-0481.