

**TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP
KETERLAMBATAN PENUMPANG**



SKRIPSI

**Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana
Hukum Program Strata 1 Studi Ilmu Hukum Program Kekhususan Hukum
Perdata**

Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

Oleh:

Daniel Alexandro Silaban

NIM. 02011381320039

UNIVERSITAS SRIWIJAYA FAKULTAS HUKUM

2020

**FAKULTAS HUKUM
KAMPUS PALEMBANG**

NAMA : DANIEL ALEXANDRO SILABAN
NIM : 02011381320039

JUDUL

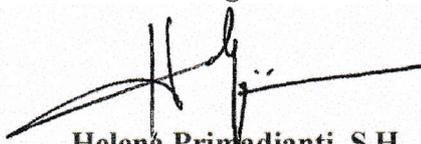
**TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP
KETERLAMBATAN PENUMPANG**

Telah diuji dan lulus dalam sidang komprehensif pada tanggal 24 Juli 2020 dan memenuhi syarat memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

Mengesahkan,

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pembantu,



Arfianna Novera, S.H., M.Hum

Helena Primadianti, S.H., M.H

NIP. 195711031988032001

NIP. 198609142009022004



**Dekan Fakultas Hukum
Universitas Sriwijaya**



Dr. Febrian, S.H., M.S

NIP. 196201311989031001

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Daniel Alexandro Silaban

NIM : 02011381320039

Program Studi : Ilmu Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Karya tulis ilmiah saya dalam bentuk skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik Sarjana Hukum (S.H.) baik di Universitas Sriwijaya maupun di Perguruan Tinggi lain;
2. Karya tulis ilmiah ini adalah murni gagasan, pemikiran, rumusan dan penelitian saya sendiri dan mendapat bimbingan dari Dosen Pembimbing skripsi;
3. Dalam karya tulis ilmiah ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan menyebutkan nama penulis dan judul buku/dokumen aslinya yang dicantumkan dalam catatan kaki (*foot note*) dan daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila di kemudian hari terdapat ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar akademik dan/atau predikat yang telah saya peroleh berdasarkan karya tulis ilmiah ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma-norma yang berlaku.

Palembang,

Yang Membuat Pernyataan



Daniel Alexandro Silaban
Nim. 02011381320039

Motto :

“Hidup adalah serangkaian perubahan alami dan spontan. Jangan melawan itu semua, karena itu hanya menciptakan kesedihan. Biarkan kenyataan menjadi kenyataan. Biarkan segala sesuatu mengalir secara alami dengan cara apapun yang mereka suka.”

(Lao Tzu)

“Perubahan adalah hukum kehidupan. Dan, mereka yang hanya melihat ke masa lalu atau masa sekarang pasti akan kehilangan masa depan.”

(John F. Kennedy)

SKRIPSI INI KU PERSEMBAHKAN UNTUK :

- *Kedua orang tuaku tercinta.*
- *Uda, Inanguda, Kakak, Mekel, Dippos, Yoga, Ito.*
- *Sahabat dan Teman Seperjuangan.*
- *Almamaterku tercinta.*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucap syukur kehadiran Tuhan YME karena dengan pertolongannya, Penulisan Skripsi yang berjudul : TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP KETERLAMBATAN PENUMPANG akhirnya dapat selesai. Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Pada kesempatan ini penulis membahas mengenai TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP KETERLAMBATAN PENUMPANG, yang mana dalam skripsi ini penulis membahas mengenai Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia Terhadap Keterlambatan Penumpang.

Pada kesempatan kali ini penulis juga berterima kasih kepada Ibu Arfianna Novera, S.H., M.Hum selaku Pembimbing Pertama dan Ibu Helena Primadianti, S.H., M.H. selaku Pembimbing Kedua yang telah memberikan arahan dan bimbingan dalam penulisan skripsi ini hingga dapat selesai sebagaimana mestinya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, di dalamnya masih terdapat banyak sekali kekurangan baik dalam teknik penyajian materi muatan, maupun pembahasan permasalahan. Oleh karena itu, penulis dengan senang hati menerima kritik dan saran yang bersifat membangun serta bermanfaat bagi penulis dalam tulisan-tulisan ilmiah yang akan datang.

Akhir kata, Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat memberikan sumbangsih pemikiran yang cukup berarti bagi perkembangan ilmu pengetahuan pada umumnya dan hukum perdata pada khususnya. *Amin.*

Palembang, Mei 2020

Penulis

(Daniel Alexandro Silaban)

UCAPAN TERIMA KASIH

Tak hentinya saya panjatkan rasa syukur saya kepada Tuhan karena berkat rahmat dan karunianya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Pada kesempatan yang sangat bahagia ini, saya ucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua saya, karena dengan bimbingan dan dukungannya baik moril maupun materiel, saya dapat menyelesaikan pendidikan tinggi saya hingga menempuh Strata 1 sampai saat ini, dan terima kasih yang tak terhingga juga saya ucapkan untuk Ibunda yang saya cintai, sebagai semangat hidup saya, seorang motivator yang tidak pernah lupa mendoakan kesuksesan anaknya ini. Mereka adalah orangtua terhebat yang saya miliki, mereka telah memberikan dukungan dan kasih sayang yang tulus kepada saya, saya meminta pada Tuhan YME izinkan saya untuk membalas jasa-jasa mereka berdua. Selain itu saya juga ingin mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada pihak-pihak yang membantu saya dalam penulisan tesis ini. Terima kasih saya ucapkan kepada :

1. Yth. Dr. Ir. Anis Saggaf MSCE dan segenap jajaran Pembantu Rektor Universitas Sriwijaya.
2. Yth. Dr. Febrian, S.H., M.S selaku Dekan Fakultas Hukum.
3. Yth. Sri Turatmiah, S.H., M.Hum selaku Ketua Program Jurusan Perdata.
4. Yth. Arfianna Novera, S.H., M.Hum selaku Pembimbing Pertama.
5. Yth. Helena Primadianti, S.H., M.H selaku Pembimbing Kedua.
6. Yth. Dr, H. Ruben Achmad, S.H., M.H selaku Penasihat Akademik.

7. Yth. Seluruh Tim Penguji, terima kasih atas bimbingan serta arahan yang telah diberikan sehingga dapat memperbaiki dan menyempurnakan tesis ini.
8. Yth. Para Dosen Pengajar Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang telah mendidik dan membagi ilmunya kepada saya.
9. Seluruh pemilik karya-karya yang telah dipergunakan dalam skripsi ini sebagai bahan dalam penulisan skripsi ini.
10. Seluruh Staf Tata Usaha, Petugas Perpustakaan, dan segenap Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang telah memberikan pelayanan administrasi yang sangat baik dalam selesainya Skripsi ini.
11. Keluarga besar yang tidak bisa disebutkan satu persatu.
12. Sahabat-sahabatku : Binsar Sepdian, Akbar Tanjung & Boy Gega.
13. Teman Seperjuangan : Soekarman, Doni, Abdul, Dedy, & Briyan.
14. Anak-anak Sual : Munthe, Tama, Zuel, Ferdi, Titan, Ayu, Acha, dll.
15. Semua pihak yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya dengan kerendahan hati Penulis sampaikan skripsi ini dan berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi para praktisi hukum, mahasiswa fakultas hukum dan para pembaca tulisan ini.

Palembang, Mei 2020

Daniel Alexandro Silaban.

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
UCAPAN TERIMA KASIH	vii
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAK	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	17
C. Tujuan Penelitian	17
D. Manfaat Penelitian	17
E. Ruang Lingkup Permasalahan	18
F. Kerangka Teori	19
a. Teori Perjanjian	19
b. Teori Tanggungjawab	23
c. Teori Ganti Rugi	25
G. Metode Penelitian	27
1. Jenis Penelitian	27
2. Pendekatan Penelitian	28
3. Jenis dan Sumber Data	29

1) Bahan Hukum Primer	30
2) Bahan Hukum Sekunder	31
3) Bahan Hukum Tersier	31
4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum	31
5. Analisis dan Pengelolaan Bahan Hukum	32
6. Teknik Penarikan Kesimpulan	33
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	36
A. Tinjauan Umum tentang Pengangkutan.....	36
B. Tinjauan Umum tentang Perjanjian.....	41
C. Tinjauan Umum Tentang Tanggung Jawab	50
D. Tinjauan Umum Tentang Kereta Api	52
E. Tinjauan Umum Tentang Keterlambatan.....	65
F. Tinjauan Umum Tentang Penumpang.....	73
BAB III PEMBAHASAN	75
A. Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia terhadap keterlambatan penumpang.....	75
B. Pelaksanaan ganti rugi terhadap keterlambatan penumpang Kereta Api.....	89
BAB IV PENUTUP	115
A. Kesimpulan	115
B. Saran	117
DAFTAR PUSTAKA	118

ABSTRAK

Pengangkutan darat merupakan pilihan untuk dikembangkan dalam upaya membuka suatu daerah yang terisolir. Banyak orang yang memilih menggunakan jasa pengangkutan Kereta Api karena cenderung lebih murah dan juga cepat, jika dibandingkan dengan transportasi lainnya. Lahirnya PT. Kereta Api Indonesia sebagai penyedia jasa layanan tentunya memiliki tanggung jawab terhadap keterlambatan penumpang berserta dengan tata cara pemberian kompensasi ganti kerugian. Atas dasar masalah tersebut di atas dibahas tentang (1). Bagaimana tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia terhadap keterlambatan penumpang (2). Bagaimana pelaksanaan pemberian ganti rugi terhadap keterlambatan penumpang. Penelitian menggunakan metode normatif. Untuk membahas permasalahan pertama di gunakan teori perjanjian, dan teori tanggung jawab untuk permasalahan kedua digunakan teori ganti rugi. Dari hasil pembahasan penelitian di peroleh kesimpulan bahwa (1). PT. Kereta Api Indonesia memiliki tanggung jawab sebagai penyedia jasa layanan perkereta apian terhadap keterlambatan penumpang sebagaimana diatur dalam Pasal 6 Ayat (1) PM.48 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, dalam Pasal 133 dan Pasal 134 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkereta apian (2). . Pemberian kompensasi diatur dalam Permenhub 63/2019. Jika keterlambatannya lebih dari 1 jam penumpang dapat membatalkan tiket dan mendapat kompensasi pengembalian seluruh biaya karcis. Jika terdapat hambatan atau gangguan dalam perjalanan kereta api yang mengakibatkan keterlambatan datang di stasiun tujuan maka penumpang berhak atas minuman dan makanan ringan pada jam ketiga keterlambatan, minuman dan makanan berat pada jam kelima keterlambatan, penumpang dapat memilih melanjutkan perjalanan atau beralih ke moda lain dan penumpang mendapat penggantian uang karcis. Jika kereta api benar-benar tidak bisa melanjutkan perjalanannya ke stasiun tujuan maka penyelenggara harus menyediakan angkutan dengan kereta lain atau moda transportasi lain, memberi ganti kerugian senilai harga karcis yang dibeli.

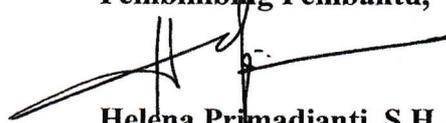
Kata kunci: *Tanggung Jawab, Keterlambatan, Penumpang, PT. Kereta Api Indonesia.*

Palembang,

2020

Pembimbing Utama,

Pembimbing Pembantu,



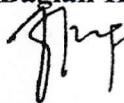
Arfianna Novera, S.H., M.Hum

Helena Primadianti, S.H., M.H

NIP. 195711031988032001

NIP. 198609142009022004

Ketua Bagian Hukum Perdata



Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum

NIP. 196511011992032001

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Bangsa Indonesia adalah suatu bangsa yang ditakdirkan hidup terserak di beribu-ribu pulau yang membujur panjang dari Sabang sampai Merauke. Untuk terjalinnya hubungan antar daerah yang luas, Indonesia membutuhkan sarana angkutan atau transportasi, baik darat, jalan, kereta api, sungai, laut maupun udara. Pengangkutan darat merupakan pilihan untuk dikembangkan dalam upaya membuka suatu daerah yang terisolir. Dengan demikian, pengangkutan darat mempunyai peran yang penting dalam pembangunan nasional, karena harus mampu menjadi jembatan penghubung dan membuka daerah-daerah terpencil di Indonesia.¹

Buruknya pembangunan sub sektor pengangkutan darat akan menghambat roda perekonomian masyarakat. Mobilitas masyarakat menjadi rendah, demikian pula pengangkutan barang dan jasa menjadi terhambat. Bila hal ini tidak mendapat perhatian serius, akan sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, dan pada akhirnya berpengaruh terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat. Transportasi atau pengangkutan darat terdiri dari

¹ Siti Nurbaiti, 2016, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*, Jakarta, Penerbit Universitas Trisakti, hlm. 2.

tiga macam, yaitu angkutan jalan raya, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyebrangan.²

Indonesia memiliki banyak sekali moda transportasi yang dapat dipergunakan untuk mengangkut barang atau jasa transportasi, ini merupakan hal yang penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi dalam semua aspek kehidupan. Seperti halnya, transportasi darat contohnya adalah kereta api.

Pengertian keterlambatan menurut para ahli:

- a. Menurut Levis dan Atherley³, jika suatu pekerjaan sudah ditargetkan harus selesai pada waktu yang telah ditetapkan namun karena suatu alasan tertentu tidak dapat dipenuhi maka dapat dikatakan pekerjaan itu mengalami keterlambatan.
- b. Callahan⁴, keterlambatan (delay) adalah apabila suatu aktifitas atau kegiatan proyek konstruksi mengalami penambahan waktu, atau tidak diselenggarakan sesuai dengan rencana yang diharapkan. Keterlambatan proyek dapat diidentifikasi dengan jelas melalui schedule. Dengan melihat schedule, akibat keterlambatan suatu kegiatan terhadap kegiatan lain dapat terlihat dan diharapkan dapat segera diantisipasi.

² Abbas Salim, 2015, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, hlm.102.

³ Levis and Atherley, 1996, *Delay construction*. Langford : Cahner Books Internasional.

⁴ Callahan, M.T., 1992, *Construction Project Scheduling*, McGraw-Hill, New York.

Penumpang (*passenger*) adalah pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai dengan yang ditetapkan. Ada beberapa ciri penumpang :⁵

- a. Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian pengangkutan.
- b. Membayar biaya angkutan.
- c. Pemegang dokumen angkutan.

Menurut Damadjati pengertian penumpang adalah Setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.⁶

Dalam Pasal 1 angka 25 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan⁷ yang dimaksud penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan dengan mengikatkan diri setelah membayar uang atau tiket angkutan umum sebagai kontraprestasi dalam perjanjian pengangkutan, dengan demikian maka seseorang telah sah sebagai penumpang angkutan umum.

Pada Pasal 1 ayat (1) dan (2) Undang-Undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memberikan pengertian mengenai Kereta Api yang dijelaskan sebagai berikut :

⁵ Hasyim, Farida, 2009, *Hukum Dagang*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 95.

⁶ *Ibid.*, hlm. 97.

⁷ Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

1. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
2. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.⁸

Banyak orang yang memilih menggunakan jasa pengangkutan Kereta Api karena cenderung lebih murah dan juga cepat, jika dibandingkan dengan transportasi lainnya. Kereta Api juga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar, selain itu merupakan salah satu angkutan yang sangat efisien untuk jumlah penumpang yang tinggi sehingga sangat cocok untuk angkutan massal.

Pengangkutan berasal dari kata dasar “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian

⁸ UU No.23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian BAB I Ketentuan Umum Pasal (1) (2) Dan juga pada PP No. 72 tahun 2009 dan PP No. 56 Tahun 2009.

pengangkutan itu tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari satu tempat ke tempat lain.⁹

Menurut pendapat R. Soekardono, SH, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.¹⁰ Dapat diartikan bahwa pengangkutan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.¹¹

Kereta api merupakan salah satu sarana transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam mengangkut penumpang secara massal, hemat energi, dan hemat dalam penggunaan ruang. Dengan keistimewaan tersebut seharusnya diimbangi dengan sarana dan prasarana yang memadai dan sesuai standar minimum terutama di jalur perlintasan kereta api yang sebidang dengan jalan umum. Hal ini dimaksudkan untuk menjaga kelancaran lalu lintas dan yang terpenting adalah menjaga rasa aman serta meminimalisir kecelakaan.

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan Tahun 2019, perlintasan di Jawa dan Sumatera total 4.885. Di Jawa, ada 3.676 perlintasan sebidang dan 1.119 perlintasan sebidang lainnya ada di Sumatera, yang resmi dijaga karena volume lalu lintasnya tinggi total ada 1.239 perlintasan, untuk Jawa

⁹ Abdul Kadir Muhammad, 2013, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 19.

¹⁰ R. Soekardono, 2017. *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, hlm 5.

¹¹ Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, 2011, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 4, Gama Media, Yogyakarta, hlm 195.

dan Sumatera, dari semua perlintasan tersebut, sebanyak 217 perlintasan di antaranya tersebar di Sumatera. Sementara itu, 1.022 perlintasan lainnya ada di Jawa.¹²

Keunggulan dan karakteristik kereta api tersebut dapat dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu dimana penyelenggaraannya mulai dari perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, pemeliharaan dan pengoperasiannya dapat diatur dengan sebaik-baiknya sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar sarana transportasi yang mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas orang secara aman, nyaman, cepat, tepat dan teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Pengangkutan Darat, di dalam pengangkutan darat untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutannya, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa¹³:

- 1) Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*) , setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapannya. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk, kereta api, kapal, bis

¹²Rangga Rahardiansyah, *Kecelakaan Lalu Lintas*: <https://www.detik.com/tag/kecelakaan-lalu-lintas>, diupload tanggal 15 Oktober 2018, diakses tanggal 12 Desember 2019 pukul 11.41 Wib.

¹³Sri Rejeki Hartono, 2016, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. UNDIP, hlm 8.

atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

- 2) Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*), fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/sungai, bandar udara navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.
- 3) Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*), tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai.
- 4) Selain itu dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya sebagai sarana angkutan yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan kepada konsumen tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut. Karena itu untuk memperlancar usahanya produsen akan mencari pengangkutan yang berkelanjutan dan biaya pengangkutan yang murah.

Mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain dapat dikatakan berhasil baik, apabila yang diangkut tersebut dapat disampaikan ke

alamat atau tujuannya dengan utuh, lengkap, tepat waktu dan selamat, itulah kewajiban utama dari pengangkut.¹⁴

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari. Pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.¹⁵

Fungsi dan peranan pengangkut sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek-aspek, baik aspek ekonomi sosial budaya bahkan aspek hukum. Aspek hukum memiliki peranan dalam bidang pengangkutan mengenai ketentuan hukum didalam hak, kewajiban dan tanggung jawab. Industri pengangkutan memiliki hak dan kewajiban antara pengangkut dan pengirim. Hubungan timbal balik antara pengangkut dengan pengirim terjadi karena adanya perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan. Dalam setiap perjanjian terdapat hak dan kewajiban dari para pihak yang berjanji, demikian pula halnya dalam perjanjian pengangkutan kereta api terdapat hak dan kewajiban dari pihak penyelenggara angkutan dan pihak penumpang.¹⁶

¹⁴ Siti Nurbaiti, 2017, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*, Jakarta, Penerbit Universitas Trisakti, hlm.3

¹⁵ Purwosutjipto H.M.N, 2015, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, hlm.10

¹⁶ Muhammad Sofyan, 2016, "Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang," *Jurnal ilmiah Privat Law Vol. IV No.2*.

Menurut Pasal 132 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian :

- 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 uraian di atas tampak jelas, bahwa Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengangkut penumpang yang memiliki karcis, diberikan pelayanan yang sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih dan karcis merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan orang yang kemudian menjadi Tujuan PT. Kereta Api Indonesia dalam memberikan pelayanan publik. Selanjutnya dijelaskan lebih rinci mengenai kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian pada Pasal 133 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi :

- (1) Dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib:
 - a. mengutamakan keselamatan dan keamanan orang;
 - b. mengutamakan pelayanan kepentingan umum;

- c. menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan;
 - d. mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif angkutan kepada masyarakat; dan
 - e. mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.
- (2) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan keberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas.

Dari uraian aturan mengenai penyelenggara sarana perkeretaapian dan kewajibannya di atas disebutkan secara rinci mengenai jaminan keselamatan, pelayanan, jadwal perjalanan dan mematuhi jadwal perjalanan dan pada ayat (2) dijelaskan lebih lanjut, jika penyelenggara perkeretaapian harus mengumumkan apabila terjadi penundaan, pembatalan dan keterlambatan disertai dengan alasan yang jelas. Hal ini menjadi pedoman, bagi penulis untuk menelisik dan memahami lebih lanjut mengenai pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia terhadap keterlambatan penumpang.

Ketentuan lanjutan mengenai pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia selanjutnya disebut (PT. KAI) terhadap keterlambatan penumpang diatur dalam Pasal 134 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkerataapian yang berbunyi :

Pasal 134

- (1) Apabila terjadi pembatalan keberangkatan perjalanan kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengganti biaya yang telah dibayar oleh orang yang telah membeli karcis.
- (2) Apabila orang yang telah membeli karcis membatalkan keberangkatan dan sampai dengan batas waktu keberangkatan sebagaimana dijadwalkan tidak melapor kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, orang tersebut tidak mendapat penggantian biaya karcis.
- (3) Apabila orang yang telah membeli karcis membatalkan keberangkatan sebelum batas waktu keberangkatan sebagaimana dijadwalkan melapor kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, mendapat pengembalian sebesar 75% (tujuh puluh lima perseratus) dari harga karcis.
- (4) Apabila dalam perjalanan kereta api terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan sampai stasiun tujuan yang disepakati, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib:
 - a. menyediakan angkutan dengan kereta api lain atau moda transportasi lain sampai stasiun tujuan; atau
 - b. memberikan ganti kerugian senilai harga karcis.

Dari uraian tersebut, jelas jika PT. KAI selaku penyelenggara perkeretaapian terdapat hambatan atau gangguan yang mengakibatkan kereta api tidak dapat melanjutkan perjalanan ke stasiun yang disepakati maka PT. KAI menyediakan angkutan lain atau memberikan ganti kerugian senilai harga karcis.

Pengguna Jasa Kereta Api juga bisa mendapat kompensasi sesuai dengan kerugian yang didapat sesuai dengan Pasal 8 Ayat (9) Peraturan Menteri Perhubungan 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Umum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang berbunyi:

“Dalam hal terjadi keterlambatan keberangkatan perjalanan terjadwal dari kereta api antarkota, pada stasiun kereta api keberangkatan setiap penumpang mendapatkan kompensasi berikut:

- a. wajib diberikan minuman dan makanan ringan pada jam ketiga keterlambatan;
- b. wajib diberikan minuman dan makanan berat pada jam kelima keterlambatan; atau
- c. penumpang dapat memilih melanjutkan perjalanan atau beralih ke moda lain dan penumpang mendapat penggantian uang karcis.”

Namun hal tersebut, tentunya belum memenuhi harapan masyarakat mengenai ketepatan waktu pada penjadwalan kedatangan kereta api. Hal ini

jelas menyebabkan kerugian pada penumpang khususnya penumpang yang memiliki tiket kereta sambung yang harus segera melanjutkan perjalanan dengan kereta lain, apabila di kereta awal penumpang mengalami keterlambatan kedatangan tentunya penumpang akan ketinggalan di kereta yang selanjutnya. Selain itu pemberian tanggung jawab yang terlalu rumit membuat konsumen tidak peduli terhadap hak-haknya. PT. KAI (Persero) selaku pelaku usaha tidak hanya melanggar perjanjian timbal balik antara PT. KAI (Persero) dengan konsumen, tetapi juga melanggar UU Perlindungan Konsumen. Dalam Pasal 4 huruf a Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen menyatakan bahwa : “Konsumen berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa”.

Terjadi keterlambatan kereta api (KA) mulai pukul 20.00 WIB kemarin hingga pukul 08.00 WIB pagi tadi. Keterlambatan kereta api disampaikan oleh Kementerian Perhubungan. Selain itu Ketua Harian Shift II Posko Tingkat Nasional Angkutan Lebaran Terpadu, Tonny Budiono juga melaporkan keterlambatan kereta api pada Sabtu, 3 Agustus 2013. “Terjadi keterlambatan kedatangan pada stasiun akhir yang cukup signifikan,” jelasnya. Keterlambatan kereta api yang dilaporkan oleh Kementerian Perhubungan untuk semua kereta berkisar antara 100 menit lebih. KA 111 (Gajahwong) terlambat 172 menit di Cikampek dan 199 menit di Pasar Senen. Keterlambatan kereta ini akibat adanya antrian kereta, KRL dan lokomotif di

antara daerah Jatinegara hingga Pasar Senen. KA 105 (Majapahit) terlambat 113 menit di Cikampek dan 158 menit di Pasar Senen. Penyebab keterlambatan kereta ini sama seperti KA Gajawong ditambah dengan padatnya langsiran. Dari data Kementerian Perhubungan jumlah penumpang harian pada H-6 Lebaran 2013 berjumlah 137.247 penumpang. Terdiri dari 70.943 penumpang kereta api Utama dan 66.304 penumpang kereta api lokal. Banyak calon penumpang yang marah karena keterlambatan ini. Mereka merasa rugi waktu dan tidak ada tanggung jawab lebih dari pihak stasiun.¹⁷

Faktor yang menyebabkan dapat terjadinya keterlambatan kedatangan pada rangkain kereta api sehingga tidak memenuhi kewajiban tersebut maupun karena kelalaian dan/atau yang kedua, dikarenakan keadaan memaksa (*overmacht*), *force majeure*, artinya adanya kejadian-kejadian di luar kemampuan PT. KAI dalam menjalankan kewajibannya. Selain itu keadaan dimana PT KAI Sengaja Tidak memenuhi kewajiban atau lalai dalam melakukan tanggung jawabnya. Sebagai pihak penyelenggara sarana perkeretaapian PT KAI mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang, pengguna jasa perkeretaapian, dalam hal tanggung jawab ini, terdapat dua bentuk yang dibedakan antara

¹⁷ Jonathan Syarif, 15 Januari 2017, <https://kereta-api.info/keterlambatan-kereta-api-di-stasiun-cikampek-dan-pasar-senen-1268.htm> diakses pada tanggal 15 Desember 2019 pukul 12.31 Wib.

tanggung jawab pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian dan pihak penyelenggara sarana perkeretaapian.¹⁸

Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana-sarana perkeretaapian, sedangkan penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT KAI. Jasa angkutan darat dalam menawarkan jasa seharusnya berupaya memberikan pelayanan terbaik kepada para pelanggannya. Konsumen akan sangat teliti menyeleksi dan sangat memperhitungkan jenis pelayanan yang diberikan jasa transportasi tersebut, sehingga hal ini merupakan sebuah tantangan dalam jasa transportasi khususnya PT. KAI dalam meningkatkan kualitasnya.¹⁹

Untuk peningkatan kapabilitas PT KAI, perusahaan perlu lebih fokus pada perbaikan internal dengan membatasi diri dalam melayani segmen pasar tertentu yang telah dipilih yaitu dengan menitikberatkan pada upaya-upaya melanjutkan perbaikan sarana dan prasarana, peningkatan jaminan keselamatan dan kualitas pelayanan, implementasi sistem manajemen berbasis pelanggan (*customer driven*), melanjutkan penataan SDM, intensifikasi pasar yang sudah ada, pengembangan sistem informasi yang terpadu, dan

¹⁸ Siti Nurbaiti, *OpCit.*, hlm 136.

¹⁹ Nickyta Firmaniar. 2016, “*Penerapan Prinsip Fault Liability Oleh Pengangkut Terhadap Penumpang Tidak Berkarcis*, Berdasarkan Pasal 491 Kuhd Dan Pasal 157 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.”

peningkatan peran bisnis nonangkutan seperti properti dengan pengelolaan secara professional (*Annual Report PT KAI, 2011*).²⁰

Konsumen mengharapkan untuk memperoleh pelayanan yang maksimal dari para penyedia jasa dengan menyediakan *service* yang memuaskan harapan mereka atau bahkan melebihi harapan mereka. Oleh karena itu, manajemen dari faktor jasa perlu untuk selalu meningkatkan kualitas pelayanan kepada pelanggannya. Keberadaan kereta api diharapkan bukan sekedar memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi sebagai alat angkut dan distribusi saja akan tetapi untuk memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat sebagai pemakai jasa kereta api, dengan memberikan kenyamanan, keamanan, dan ketepatan waktu. Sehingga mampu menciptakan keunggulan kompetitif terhadap jasa transportasi darat.

Dari latar belakang sebagaimana yang diuraikan diatas, dan untuk menemukan identifikasi masalah dalam penelitian Penulis ingin memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat mengenai tanggungjawab pihak PT KAI terhadap keterlambatan penumpang tersebut. Sehingga Penulis mengadakan penelitian dengan judul: **“TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP KETERLAMBATAN PENUMPANG”**

²⁰ Deasy Elfarischa Pramyastiwi, Imam Hardjanto, Abdullah Said, 2010, *PERKEMBANGAN KUALITAS PELAYANAN PERKERETAAPIAN SEBAGAI ANGKUTAN PUBLIK DALAM RANGKA MEWUJUDKAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN (Studi pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 8 Surabaya)*, Jurnal Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, Malang, hlm. 3.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan tersebut, serta untuk mencapai sasaran penelitian secara tepat, maka Penulis merumuskan masalah:

1. Bagaimana tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia terhadap keterlambatan penumpang?
2. Bagaimana pelaksanaan ganti rugi terhadap keterlambatan penumpang Kereta Api?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini dimaksudkan untuk menerangkan dan menjelaskan permasalahan diatas, sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia terhadap keterlambatan penumpang.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan ganti rugi terhadap keterlambatan penumpang Kereta Api.

D. Manfaat Penelitian

Ada dua manfaat yang dapat diperoleh dalam penelitian ini, yaitu Bersifat Teoritis dan Bersifat Praktis;

1. Bersifat Teoritis

Mengharapkan hasil penelitian skripsi ini mampu berguna baik bagi ilmu pengetahuan maupun dalam ilmu hukum perdata khususnya

mengenai pemahaman tentang Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan khususnya lagi memberikan masukan terhadap kalangan akademisi dan praktisi dalam hal Perundang-undangan perkeretaapian. Untuk menambah wawasan dan pengetahuan penulis sendiri mengenai masalah yang dikaji. Untuk mendalami teori-teori yang telah di peroleh penulis selama menjalani kuliah strata satu (S1) di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

2. Bersifat Praktis

Penelitian skripsi ini diharapkan dapat dimanfaatkan menjadi bahan masukan dalam bidang hukum perdata serta dapat dijadikan pedoman bagi praktisi hukum, dosen pengajar, mahasiswa maupun pihak yang berkepentingan serta masyarakat luas. Dan dengan penulisan skripsi ini diharapkan dapat meningkatkan dan mengembangkan kemampuan dari penulis dalam bidang hukum sebagai bekal untuk terjun kedalam masyarakat.

E. Ruang Lingkup Permasalahan

Agar permasalahan dan pembahasan dalam penelitian ini tidak terlalu luas dan agar lebih terarah maka penulis membatasi permasalahan dan pembahasannya pada ruang lingkup penelitian mengenai tanggung jawab PT. KAI terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan kedatangan Kereta Api di Indonesia dan apa saja upaya hukum yang dilakukan oleh pengguna

jasa kereta api dalam mempertahankan hak-hak sebagai pengguna jasa berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

F. Kerangka Teori

Dalam mengkaji dan menganalisis permasalahan tentang kedudukan hukum tanggung jawab PT. KAI terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan kedatangan Kereta Api di Indonesia, maka penulis menggunakan kerangka teori sebagai berikut:

1. Teori Perjanjian

Berdasarkan Pasal 1313 KUH Perdata “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih” Pasal ini menerangkan secara sederhana tentang pengertian perjanjian.

Syarat-syarat sahnya perjanjian diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata yang berbunyi “ Untuk sahnya perjanjian, diperlukan empat syarat:

1. Kesepakatan mereka yang mengikatkan diri;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu pokok persoalan tertentu;
4. Suatu sebab yang tidak terlarang;”

Perjanjian baru dianggap sah apabila memenuhi kedua unsur yaitu unsur subjektif dan unsur objektif. Unsur Subjektif mencakup syarat pertama

dan kedua dari syarat-syarat perjanjian di atas. Syarat pertama adalah adanya kesepakatan. Kesepakatan dalam perjanjian merupakan perwujudan dari kehendak antara para pihak dalam perjanjian. Pada dasarnya sebelum para pihak sampai pada kesepakatan dalam perjanjian, maka salah satu atau lebih pihak dalam perjanjian tersebut menyampaikan terlebih dahulu mengenai apa yang dikehendaki oleh pihak tersebut dengan segala macam persyaratan yang mungkin dan di perkenakan oleh hukum untuk disepakati oleh para pihak.²¹ Di dalam mencapai kesepakatan tidak boleh terdapat suatu kekhilafan, paksaan dan penipuan, berdasarkan Pasal 1321 KUH Perdata. Syarat kedua adalah kecakapan. Pasal 1330 KUH Perdata telah memberikan batasan orang-orang mana saja yang dianggap tidak cakap untuk bertindak dalam hukum, yang menyatakan bawah “Tidak cakap untuk membuat perjanjian adalah:

1. Anak yang belum dewasa;
2. Orang yang ditaruh di bawah pengampuan;
3. Perempuan yang telah kawin dalam hal-hal yang ditentukan undang-undang dan pada umumnya semua orang yang oleh undang-undang dilarang untuk membuat perjanjian tertentu (tetapi hal ini sudah dinyatakan tidak berlaku oleh Mahkamah Agung RI)”.
Belum dewasa disini adalah seseorang yang belum mencapai umur genap dua puluh satu tahun dan tidak lebih dahulu sudah kawin. Apabila

²¹ Kartini Muljadi dan Gunawan widjaja, 2016. *Perikatan Yang Lahir dari Perjanjian*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, Hlm 95.

perkawinan yang dibubarkan sebelum umur seseorang tersebut genap dua puluh satu tahun, maka orang tersebut kembali dalam kedudukan belum dewasa. Dalam hal pengampuan diatur dalam rumusan Pasal 433 KUH Perdata yang menyatakan bahwa “Setiap orang dewasa, yang selalu berada dalam keadaan dungu, sakit otak atau mata gelap harus ditaruh di bawah pengampuan, pun jika ia kadang-kadang cakap mempergunakan pikirannya. Seseorang dewasa boleh juga ditaruh di bawah pengampuan karena keborosannya”

Unsur objektif sahnya perjanjian merupakan syarat ketiga dan keempat dari syarat-syarat sah perjanjian Pasal 1320 KUH Perdata. Syarat ketiga mengenai tentang hal tertentu dalam perjanjian. Maksud hal tertentu dijelaskan pada rumusan Pasal 1333 KUH Perdata yang berbunyi “Suatu perjanjian harus mempunyai pokok perjanjian berupa suatu kebendaan yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Tidaklah menjadi halangan bawah jumlah kebendaan tidak tentu, asal saja jumlah itu kemudian dapat ditentukan atau dihitung.” Pada perikatan dalam hal memberikan sesuatu, kebendaan yang akan diserahkan berdasarkan suatu perjanjian tertentu, haruslah sesuatu benda yang telah ditentukan secara pasti, paling tidak sudah ditentukan jenisnya, termasuk juga barang yang baru tersebut dapat ditentukan atau dapat dihitung kemudian, sehigga tidak akan menimbulkan keraguan mengenai benda yang

dimaksud tersebut dalam perjanjian.²² Yang terakhir tentang sebab yang halal. Pasal 1337 KUH Perdata menyatakan bahwa “Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum”

Adapun unsur-unsur dari Perjanjian antara lain²³:

1. Unsur Esensialia, Unsur ini merupakan sifat yang harus ada dalam perjanjian, sifat tersebut yang menentukan atau menyebabkan perjanjian itu tercipta (*constructieve oordeel*).
2. Unsur Naturalia. Unsur ini merupakan sifat bawaan (*natuur*) perjanjian yang secara alamiah melekat pada perjanjian, seperti menjamin tidak adanya cacad dari benda yang akan dijual.
3. Unsur Aksidentalialia. Unsur ini merupakan sifat yang melekat pada perjanjian yang secara jelas dan tegas disepakatii oleh para pihak

Dalam hukum perjanjian dikenal pula sistem pencatatan publikasi, pencatatan pada dasarnya dilakukan untuk melindungi kepentingan hak dari pihak yang melakukan perbuatan hukum terhadap kemungkinan pelanggaran hak mereka oleh pihak ketiga, tetapi bukan untuk melindungi kepentingan pihak ketiga. Sejalan dengan dirasakan perlunya untuk melindungi

²² Ahmadi Miru dan Sakka Pati, 2018, *Hukum Perikatan Penjelasan Makna Pasal 1233 Sampai 1456 BW*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, Hlm. 76.

²³ Mariam Darus Badruzaman, 2015, *Aneka Hukum Bisnis*, Bandung: PT.Alumni, Hlm. 25.

kepentingan pihak ketiga yang beritikad baik, maka dikenalkanlah sistem publikasi dalam aturan hukum yang berlaku.²⁴

Secara prinsip dalam hukum perjanjian, publikasi tidaklah diwajibkan sama sekali, dengan alasan bahwa hak perseorangan hanya berlaku di antara para pihak dan penggantinya yang sah, dan tidak berlaku bagi pihak ketiga. Perjanjian tidak dapat menimbulkan maupun keuntungan pada pihak ketiga diluar perjanjian. Walaupun demikian, sebagai akibat ketertarikan antara hukum perjanjian dan hukum kebendaan dimana hubungan hukum perjanjian dapat melahirkan hubungan hukum kebendaan dari perjanjian yang dibuat, maka dalam hal dibuat atau diselenggarakannya perjanjian yang berhubungan dengan peralihan hak kebendaan dan penciptaan hak kebendaan baru, termasuk penjaminan, pencatatan dan publikasi menjadi wajib.²⁵ Dengan adanya pencatatan dan publikasi atau pengumuman tersebut, maka dianggap hal-hal yang diatur dalam perjanjian tersebut berlaku untuk umum, artinya mengikat tidak hanya bagi para pihak yang membuat perjanjian, melainkan juga semua anggota masyarakat.

2. Teori Tanggung Jawab

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum,

²⁴ Kartini Muljadi dan Gunawan widjaja, *Op.Cit.*, Hlm. 62.

²⁵ *Ibid*, Hlm 6.

tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.²⁶ Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.²⁷ Selanjutnya menurut Titik Triwulan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.²⁸ Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Dengan demikian dikenal dengan pertanggungjawaban atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strict liability*).²⁹ Prinsip dasar pertanggung jawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena ia melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. Sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.

²⁶ Andi Hamzah, 2015, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, hlm. 70.

²⁷ Soekidjo Notoatmojo, 2017, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 11.

²⁸ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, 2016, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, hlm 48.

²⁹ *Ibid.*, hlm 49.

3. Teori Ganti Rugi

Menurut Pasal 1243 KUH Perdata³⁰, pengertian ganti rugi perdata lebih menitikberatkan pada ganti kerugian karena tidak terpenuhinya suatu perikatan, yakni kewajiban debitur untuk mengganti kerugian kreditur akibat kelalaian pihak debitur melakukan wanprestasi. Ganti rugi tersebut meliputi:

1. Ongkos atau biaya yang telah dikeluarkan.
2. Kerugian yang sesungguhnya karena kerusakan, kehilangan benda milik kreditur akibat kelalaian debitur.
3. Bunga atau keuntungan yang diharapkan.

Yang dimaksud kerugian dalam pasal ini ialah kerugian yang timbul karena debitur melakukan wanprestasi (lalai memenuhi perikatan). Kerugian tersebut wajib diganti oleh debitur dihitung sejak ia dinyatakan lalai. Menurut M Yahya Harahap, kewajiban ganti-rugi tidak dengan sendirinya timbul pada saat kelalaian. Ganti-rugi baru efektif menjadi kemestian debitur, setelah debitur dinyatakan lalai dalam bahasa belanda disebut dengan "*in gebreкке stelling*" atau "*in morastelling*". Ganti kerugian sebagaimana termaktub dalam Pasal 1243 di atas, terdiri dari tiga unsur yaitu:

1. Ongkos atau biaya yang telah dikeluarkan, misalnya ongkos cetak, biaya materai, biaya iklan.
2. Kerugian karena kerusakan, kehilangan benda milik kreditur akibat kelalaian debitur, misalnya busuknya buah-buah karena

³⁰ Subekti, 2015, *KUH Perdata*, Jakarta: PT. AKA, cet. Ke-37, hlm. 324.

- kelambatan penyerahan, ambruknya rumah karena kesalahan konstruksi sehingga merusakkan prabot rumah tangga.
3. Bunga atau keuntungan yang diharapkan, misalnya bunga yang berjalan selama piutang terlambat diserahkan (dilunasi), keuntungan yang tidak diperoleh karena kelambatan penyerahan bendanya.

Menurut Abdul Kadir Muhammad, dalam ganti kerugian itu tidak selalu ketiga unsur tersebut harus ada. yang ada mungkin kerugian yang sesungguhnya, atau mungkin hanya ongkos-ongkos atau biaya, atau mungkin kerugian sesungguhnya ditambah dengan ongkos atau biaya.

Dengan demikian untuk menghindari tuntutan sewenang-wenang pihak kreditur, undang-undang memberikan batasan-batasan ganti kerugian yang harus di penuhi oleh debitur sebagai akibat dari kelalaiannya (*wanprestasi*) yang meliputi:

1. Kerugian yang dapat diduga ketika membuat perikatan (Pasal 1247 KUH Perdata).³¹
2. Kerugian sebagai akibat langsung dari wanprestasi debitur, seperti yang ditentukan dalam Pasal 1248 KUH Perdata. Untuk menentukan syarat "akibat langsung" dipakai teori *adequate*.³² Menurut teori ini, akibat langsung ialah akibat yang menurut pengalaman manusia normal dapat diharapkan atau diduga akan terjadi. Dengan timbulnya wanprestasi, debitur selaku manusia normal dapat menduga akan merugikan kreditur.

³¹ *Ibid.*, hlm. 325.

3. Bunga dalam hal terlambat membayar sejumlah hutang (Pasal 1250 ayat 1 KUH Perdata). Besarnya bunga didasarkan pada ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah. Tetapi menurut Yurisprudensi, Pasal 1250 KUH Perdata tidak dapat diberlakukan terhadap perikatan yang timbul karena perbuatan melawan hukum.

G. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Pendekatan masalah yang akan digunakan dalam skripsi ini adalah Pendekatan yuridis normatif. Untuk itu diperlukan penelitian yang merupakan suatu rencana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan. Menurut Soerjono Soekanto pendekatan yuridis normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.³³ Sifat khas (*sui generis*) keilmuan hukum normatif bercirikan:

- a. sifat empiris analisis, yaitu memberikan pemaparan dan menganalisa tentang isi dan struktur dari hukum,
- b. sistematisasi gejala-gejala hukum,
- c. menginteprestasi hukum yang berlaku,
- d. menilai hukum yang berlaku, dan

³³ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, 2011, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 13-14.

- e. arti praktis dari ilmu hukum yang berkaitan erat dengan dimensi normatif.³⁴

Penelitian ini juga didukung dengan penelitian yuridis empiris, yakni data yang dapat diperoleh langsung dari objek penelitian, seperti masyarakat sebagai sumber pertama dalam suatu penelitian. Penelitian hukum empiris umumnya mencari jawaban terhadap kesenjangan (*gap*) antara hukum yang seharusnya (*das sollen*) dengan hukum senyatanya (*das sein*) didalam masyarakat. Dengan kata lain, penelitian ini menekankan kepada pencarian jawaban terhadap fenomena sosial yang terjadi terhadap pemberlakuan hukum, sehingga akan menjawab pertanyaan signifikansi sosial-hukum dan/atau efektifitas hukum.³⁵

2. Pendekatan Penelitian

Penelitian menggunakan beberapa pendekatan, antara lain:

a. Pendekatan Undang-Undang (*Statute Approach*)

Pendekatan undang-undang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan pemmasalahan hukum yang sedang diteliti. Bagi penelitian untuk kegiatan praktis, pendekatan undang-undang ini akan membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari adakah konsistensi dan kesesuaian antara suatu undang-undang dengan undang-

³⁴ Mahliar Madjid, 2016, *Modul Perancangan Undang-Undang*, Palembang: Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, Hlm 5.

³⁵ *Ibid*, Hlm 6.

undang lainnya atau undang-undang dengan Undang-Undang Dasar atau antara regulasi dan undang-undang. Hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan permasalahan yang sedang diteliti.³⁶

Teknik pendekatan Undang-Undang, berdasarkan Undang-Undang sebagai berikut:

1. Undang-Undang Dasar 1945,
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479.
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api

b. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Pendekatan yang beranjak dari perundang-undangan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.³⁷ Pandangan atau doktrin akan memperjelas ide-ide dengan memberikan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan.

3. Jenis dan Sumber Data

³⁶ Peter Mahmud Marzuki, 2015, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Prenada Media Group, hlm. 133.

³⁷ Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Penelitian Hukum (Legal Search)*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 28.

Untuk memecahkan permasalahan hukum dalam penelitian dan penulisan skripsi ini penulis memerlukan sumber-sumber penelitian hukum yang dijadikan acuan dalam membantu pemecahan masalah. Sumber-sumber penelitian hukum tersebut dapat diperoleh dengan menggunakan data skunder sebagai data pokok penelitian ini. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari penelitian orang lain. Sumber penelitian yang digunakan adalah data sekunder, yaitu data yang bersumber dari dokumen pribadi, buku-buku hukum, dan undang – undang.³⁸

Hal ini berarti bahwa pada waktu penelitian dimulai, data sudah ada atau sudah pernah dikumpulkan oleh peneliti lain. Data sekunder digunakan sebagai pelengkap dan referensi dalam penelitian, sehingga data sekunder bercirikan kepada kepustakaan.³⁹ Sumber data sekunder tersebut antara lain:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yang terdiri dari :

- a) Undang-Undang Dasar 1945,
- b) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3479.

³⁸ Soerjono Soekanto, 2014, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, hlm. 12.

³⁹ *Ibid.*, hlm 7.

- c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api
- d) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder adalah bahan-bahan yang menjelaskan bahan hukum primer untuk dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, seperti buku-buku dan literatur-literatur tentang perdata atau perkeretaapian, hasil-hasil penelitian, hasil seminar, hasil karya dari kalangan hukum, serta dokumen-dokumen lain yang berkaitan dengan Perkeretaapian.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier adalah bahan-bahan yang menjelaskan dan memberikan petunjuk terhadap Bahan Hukum Sekunder dan Bahan Hukum Primer seperti, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Hukum dan Internet

4. Tehnik Pengumpulan Bahan Hukum

Untuk menyelesaikan permasalahan pada penelitian ini, penulis menggunakan metode pengumpulan bahan-bahan yang dilakukan dengan pengelompokan peraturan perundang-undangan, meneliti bahan pustaka, membaca buku-buku dan sumber-sumber lainnya yang berhubungan dengan permasalahan dalam penelitian ini. Setelah memperoleh bahan-

bahan hukum dari hasil penelitian kepustakaan, maka dilakukan pengolahan bahan-bahan hukum tertulis. Sistematis berarti membuat klasifikasi terhadap bahan-bahan hukum, untuk memudahkan pekerjaan analitis dan konstruksi.

Tujuan dan kegunaan studi kepustakaan ini pada dasarnya untuk menunjukkan jalan pemecahan permasalahan penelitian. Studi kepustakaan merupakan studi pengumpulan data berdasarkan literatur kepustakaan yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti.⁴⁰

5. Analisis dan Pengelolaan Bahan Hukum

Metode yang akan digunakan penulis untuk menganalisis data pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif yaitu dengan melakukan uraian secara deskriptif dari data sekunder dan primer yang telah dikumpulkan mengenai permasalahan yang berkaitan pada penelitian ini berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta data hasil dari riset dan wawancara. Metode deskriptif kualitatif bertujuan untuk memahami, menggambarkan, mencatat dan menginterpretasikan suatu kondisi atau fenomena yang sedang terjadi atau berlangsung.⁴¹

Dan bahan-bahan yang telah dikumpulkan akan dilakukan pengolahan data, dengan mencermati kembali bahan-bahan pustaka yang kemudian

⁴⁰ Bambang Sunggono, 2017, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada, hlm. 112.

⁴¹ Burhan Bungin, 2015, *Analisis Data Penelitian Kualitatif*, Jakarta, PT RajaGrafindo Persada, hlm. 66.

akan dibuat catatan-catatan pada bahan pustaka yang digunakan. Semua data yang telah dikumpulkan akan dicermati kembali kelengkapannya, kejelasan rumusan dan kesesuaian dengan permasalahan pada penelitian ini, lalu dikelompokkan dan akan disusun secara sistematis.

Metode yang digunakan dalam menganalisis dan mengolah data – data yang terkumpul adalah analisis kualitatif. Maksud dari metode tersebut adalah memberikan gambaran terhadap permasalahan yang ada dengan berdasarkan pada pendekatan yuridis normatif.⁴² Pada metode ini data – data yang diperoleh yaitu data sekunder, akan diinventarisasi dan disistematiskan dalam uraian yang bersifat deskriptif analitis. Setelah dilakukan proses inventarisasi dan penyusunan data secara sistematis.⁴³

6. Teknik Penarikan Kesimpulan

Dari data yang telah diolah tersebut akan dilakukan penarikan kesimpulan secara deduktif yaitu suatu proses atau cara penarikan kesimpulan yang berangkat dari suatu hal yang bersifat umum ke hal yang bersifat khusus.⁴⁴

H. Sistematika Penulisan Skripsi

Untuk mempermudah pembahasan dalam penulisan, penelitian ini disusun dengan menggunakan sistematika sebagai berikut:

⁴² Soerjono Soekanto, 2016, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, hlm. 43.

⁴³ *Ibid.*, hlm. 44.

⁴⁴ Soetandyo Wignjosoebroto, 2017, *Hukum Konsep dan Metode*, Malang, Setara Press, hlm. 91.

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam penelitian ini Penulis membagi pendahuluan dalam beberapa sub bab diantaranya terdiri dari latar belakang sebagai penjelasan dan pengantar dalam permasalahan yang diangkat oleh Penulis. Rumusan masalah dibagi menjadi dua permasalahan yang akan menjadi fokus permasalahan dalam penulisan ini. Tujuan penulisan, merupakan penyampaian yang akan dilakukan oleh Penulis dalam membuat penulisan hukum ini. Manfaat penulisan terdiri dari aspek teoritis dan aspek praktis yang menjadi suatu penjelasan mengenai siapa saja dan apa saja yang akan mendapatkan manfaat dari penulisan ini, serta kegunaan penulisan bagi Penulis, masyarakat, kalangan praktisi hukum dan akademisi. Rencana jadwal penelitian dimaksudkan untuk merencanakan penelitian hukum yang akan dilakukan Penulis. Sistematika penulisan dalam penelitian hukum ini terdiri dari BAB I, BAB II, BAB III, dan BAB IV.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan Pustaka merupakan penggunaan beberapa terminologi yang akan digunakan Penulis guna memfokuskan permasalahan yang akan dibahas. Dalam tinjauan pustaka, maka batasan yang dibuat oleh Penulis dengan menggunakan beberapa terminologi, akan dijabarkan sesuai dengan kajian pustaka yang ada

berserta pendapat ahli yang akan didapatkan oleh Penulis dalam penelitian kepustakaan.

BAB III : PEMBAHASAN

Bab ini adalah inti dari penulisan hukum yang dibuat oleh Penulis. Dalam bab ini akan diuraikan tentang gambaran mengenai pembahasan dari rumusan masalah yang diangkat yaitu Pelaksanaan Tanggung Jawab PT KAI (Persero) Terhadap Penumpang Yang Mengakibatkan Keterlambatan Kedatangan Kereta Api dan juga Tindakan PT KAI (Persero) dalam mengatasi masalah keterlambatan kedatangan Kereta Api sesuai dengan sumber yang didapatkan oleh Penulis setelah melakukan penelitian secara langsung.

BAB IV : PENUTUP

Bab ini merupakan bab terakhir dalam penulisan hukum ini dimana berisi kesimpulan dari pembahasan bab sebelumnya serta berisikan saran penulis dalam menanggapi permasalahan yang menjadi fokus kajian serta berisikan saran dan rekomendasi penulis sehingga diharapkan menjadi masukan yang bermanfaat bagi semua pihak.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Badruzaman, Mariam Darus. 2015. *Aneka Hukum Bisnis*. Bandung: PT.Alumni.
- Bungin, Burhan 2015. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.
- Firmaniar, Nickyta. 2016. “Penerapan Prinsip Fault Liability Oleh Pengangkut Terhadap Penumpang Tidak Berkarcis Berdasarkan Pasal 491 Kuhd Dan Pasal 157 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian”
- H.M.N, Purwosutjipto. 2015. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Djambatan. Jakarta.
- Hamzah, Andi. 2015. *Kamus Hukum*. Ghalia Indonesia.Hartono, Sri Rejeki. 2016. *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*. Penerbit: UNDIP.
- Ibrahim, Johny. 2016. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang. Bayumedia Publishing.
- Kadir, Muhammad Abdul. 2013. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Penerbit PT. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Khairandy, Ridwan. Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso. 2011. *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*. Jilid 4. Gama Media. Yogyakarta.
- Madjid, Mahliar. 2016. *Modul Perancangan Undang-Undang*. Palembang: Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
- Marzuki, Peter Mahmud. 2015. *Penelitian Hukum*. Jakarta. Prenada Media Group.
- _____, 2016. *Penelitian Hukum (Legal Search)*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Muljadi, Kartini dan Gunawan widjaja. 2016. *Perikatan Yang Lahir dari Perjanjian*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

- Miru, Ahmadi dan Pati. 2018. *Hukum Perikatan Penjelasan Makna Pasal 1233 Sampai 1456 BW*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Notoatmojo, Soekidjo. 2017. *Etika dan Hukum Kesehatan*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Nurbaiti, Siti. 2009. *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*. Jakarta. Penerbit Universitas Trisakti.
- _____, 2016. *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*. Jakarta. Penerbit Universitas Trisakti.
- Salim, Abbas.2015. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.
- Soekardono, R. 2017. *Hukum Dagang Indonesia*. CV Rajawali. Jakarta.
- Soekanto Soerjono & Sri Mamudji. 2011. *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*. Rajawali Pers. Jakarta.
- Soekanto, Soerjono. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Universitas Indonesia Press. Jakarta.
- Subekti. 2015. *KUHPerdata*. (Jakarta: PT. AKA). cet. Ke-37.
- Sunggono, Bambang. 2017. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.
- Triwulan, Titik. dan Shinta Febrian. 2016. *Perlindungan Hukum bagi Pasien*. Prestasi Pustaka. Jakarta.
- Wignjosebroto, Soetandyo. 2017. *Hukum Konsep dan Metode*. Malang. Setara Press.

B. Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang No.23 tahun 2007 tentang *Perkeretaapian* BAB I Ketentuan Umum Pasal (1) (2) Dan juga pada PP No. 72 tahun 2009 dan PP No. 56 Tahun 2009.
- Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- R.I., Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, tentang “*Penerbangan*”.

R.I., Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999, tentang “*Perlindungan Konsumen*”.

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009, tentang “*Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api*”.

Peraturan Menteri Perhubungan No 32 Tahun 2011 tentang Angkutan Darat.

C. Jurnal

Elfarischa, Deasy Pramyastiwi, Imam Hardjanto, Abdullah Said, 2010, *PERKEMBANGAN KUALITAS PELAYANAN PERKERETAAPIAN SEBAGAI ANGKUTAN PUBLIK DALAM RANGKA MEWUJUDKAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN (Studi pada PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 8 Surabaya)*, Jurnal Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, Malang, hlm. 3.

Sofyan, Muhammad. 2016. “*Tanggung Jawab Keperdataan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan Yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang*” Jurnal ilmiah Privat Law Vol. IV No.2.

D. Internet

Detik.com, *Kecelakaan Lalu Lintas* diakses dari: <https://www.detik.com/tag/kecelakaan-lalu-lintas>, pada tanggal 12 Desember 2019 pukul 11.41 Wib.

Kereta Api Info, *Keterlambatan kereta api di stasiun Cikampek dan Pasar Senen*, diakses dari: <https://kereta-api.info/keterlambatan-kereta-api-di-stasiun-cikampek-dan-pasar-senen-1268.htm> pada tanggal 15 Desember 2019 pukul 12.31 Wib.