

8
388.107
Hnk
f
2007

**TANGGUNG JAWAB PT KAI TERHADAP KELAYAKAN SARANA,
PRASARANA, DAN FASILITAS PENUNJANG PENGANGKUTAN
KERETA API DALAM MENJAMIN KESELAMATAN
PENUMPANG**



16011
16373

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Mengikuti Ujian Komprehensif**

**Diajukan Oleh :
Arif Hakim
02033100039**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
INDERALAYA
2007**

UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : Arif Hakim
NIM : 02033100039
Program Kekhususan : Studi Hukum Dan Bisnis
Judul Skripsi : Tanggung Jawab PT KAI Terhadap kelayakan
Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Penunjang
Transportasi Kereta Api dalam Menjamin
Keselamatan Penumpang

Inderalaya, 13 Agustus 2007,

Disetujui Oleh :

Pembimbing Utama



Arfiana Novera, SH, M.Hum
N I P. 131 789 519

Pembimbing Pembantu



Sri Turatmiyah, SH, M.Hum
N I P. 132 008 694

Telah diuji pada :

Hari : Selasa

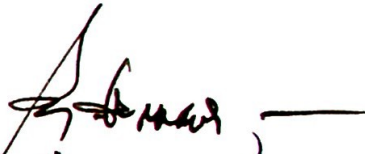
Tanggal : 16 Agustus 2007

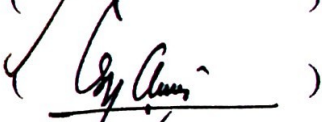
Nama : Arif Hakim


Nomor Induk Mahasiswa : 02033100039

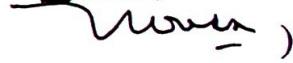
Program Kekhususan : Studi Hukum dan Bisnis

Tim Penguji :

1. Ketua : H.M Rasyid Ariman, SH,.M.H ()

2. Sekretaris : Usmawadi, SH,.M.H ()

3. Anggota : Mohjan, SH,.M.Hum ()

4. Anggota : Arfiana Novera, SH,.M.Hum ()

Inderalaya, 16 Agustus 2006

Mengetahui :

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Sriwijaya




H.M. Rasyid Ariman, SH, M.H

Nip. 130 604 256

Motto :

"Manusia tidak akan pernah mengerti arti sebuah kemenangan sampai mereka menerima arti sebuah kekalahan"

(Penulis)

"Kedewasaan tidak menuntut seorang untuk berubah, tetapi kedewasaan menuntut seorang untuk berfikir bijak"

(Penulis)

"Pengecut akan mati berkali-kali sepanjang hayatnya, sedangkan pahlawan cukup mati sekali sepanjang hayatnya"

(Penulis)

Kupersembahkan kepada :

- ☞ Papa Silir Aminukir, S.H dan Mama Nurul Ziati*
- ☞ Saudara-saudaraku, uniku Amelda Yunita, S.H dan Kakakku Amirul Akbar, SH*
- ☞ Alm. Mama Maida abu*
- ☞ Fitriah, SSiT*
- ☞ Semua kawan-kawan di FJH Unsri*
- ☞ Almamaterku tercinta*

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT. dan junjungannya Nabi Muhammad SAW karena berkat rahmat dan ridhonya jualah maka penulis akhirnya dapat menyelesaikan penulisan skripsi penulis ini yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB PT KAI TERHADAP KELAYAKAN SARANA, PRASARANA, DAN FASILITAS PENUNJANG PENGANGKUTAN KERETA API DALAM MENJAMIN KESELAMATAN PENUMPANG”**

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan program S-1 jurusan Studi Hukum dan Bisnis pada Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Dalam kehidupan sehari-hari manusia pasti tidak akan terlepas dari kebutuhan akan transportasi, baik itu darat, laut, maupun, udara. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan. Menyadari peranannya, maka transportasi harus ditata dalam satu system transportasi nasional secara terpadu, dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Untuk itu perlu dikembangkan berbagai moda transportasi dengan memperhitungkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan, dalam kaitannya dengan jenis dan volume yang diangkut serta jarak tempuh yang harus dilayani, termasuk perkeretaapian.

Agar dalam penyelenggaraan angkutan kereta api dapat diperoleh pelayanan jasa transportasi dengan tingkat keselamatan, keamanan, ketepatan, kelancaran, dan kenyamanan yang tinggi, maka prasarana dan sarana kereta api yang dioperasikan harus mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan, agar prasarana dan sarana kereta api selalu dalam kondisi siap pakai dan secara teknis layak untuk dioperasikan. Kemudian agar selalu dalam kondisi andal, siap pakai dan secara teknis layak operasi, maka penyediaan dan pembangunan prasarana dan sarana harus didasarkan pada persyaratan yang telah ditentukan dan dilakukan pengujian serta secara berkala dilakukan perawatan. Sesuai dengan sifat kekhususan dari transportasi perkeretaapian, maka peraturannya pun bersifat khusus yaitu sebagaimana dituangkan dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian

Karena itulah penulis mencoba melakukan telaah terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam tata hukum pengangkutan di Indonesia, untuk mengetahui lebih dalam sejauh manakah PT KAI bertanggung jawab terhadap kelayakan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang pengangkutan kereta api dalam menjamin keselamatan penumpang.

TERIMA KASIHKU KUPERSEMBAHKAN UNTUK :

- Bapak Rasyid Ariman S.H,M.Hum selaku dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya
- Bapak Amrullah Arpan S.H,S.U Selaku Penasehat Akademik
- Ibu Arfiana Novera S.H,M.Hum Selaku Pembimbing utama
- Ibu Sri Turatmiyah.S.H,M.Hum selaku pembimbing pembantu
- Bapak –bapak / Ibu-ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya
- Bapak/Ibu Pegawai Bagian Tata Usaha Serta Perpustakaan Fakultas Hukum UNSRI
- Kedua Orang Tuaku, Papa Amin dan Mama Nurul, Serta Kedua saudaraku Uni Melda dan Kak uli (Jika rohku bisa bicara ia akan berkata bahwa kalianlah inspirasi dan pendorong semangat terbesar dalam hidup yang kujalani selama ini)
- Alm Mama Maida Abu, satu rangkaian jiwa yang hilang sebelum mencapai kesempurnaan (semoga mama mendapatkan surga yang terindah)
- Keluarga Besar Abu Maharjo Sutan serta sepupu-sepupuku, terima kasih untuk kehangatan yang selalu kuterima
- Belahan jiwaku fitriah yang telah memberikan support, cinta, kasih sayang, dan joke-joke segar yang membangkitkan semangat sehingga skripsi ini dapat selesai dengan baik

- Untuk teman-teman seperjuanganku yang ikut ujian compre tanggal 16 agustus kemarin, agus, okta, marlena, vici, dan yang paling special saya tujukan kepada meksi tryasman, ayo bro bangkit dari keterpurukan karena duniamu belum berakhir, keep fighting boy.....
- My Best Brother's Ahmad Affandi, Bombom, Fahmi, thanks for your support, never give up coz dream will be come true
- Sahabat dan teman seperjuangku Adi, SH, Bayu, Hafis, Dona, Basir, Dimas, iit, SH, Opa, SH, Fadli, Ikhsan, Mamat, Renaldi, Walid, Tia, SH, Kiki, SH and All anggota futsal '03, All anggota Olympus dan rekan-rekan 2001 yang telah banyak membantu saya dalam memberikan ide-ide dalam pembuatan skripsi ini, arrivedeci fakultasku tercinta.

Semoga Allah SWT memberikan imbalan yang setimpal atas kebaikan yang telah diberikan. Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua. Amin Ya Robbal Alamin.

Palembang,

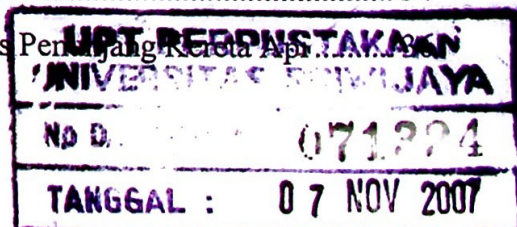
Penulis

(Arif Hakim)

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	ix
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar belakang	1
B. Permasalahan.....	9
C. Ruang Lingkup.....	9
D. Tujuan dan Manfaat Penulisan.....	9
E. Metode Penulisan	10
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan.....	14
1. Definisi Pengangkutan	14
2. Sifat Perjanjian Pengangkutan	20
3. Tanggung Jawab Pengangkut.....	22
4. Asas-Asas Hukum Pengangkutan	25
B. Tinjauan Umum Tentang Perkeretaapian.....	29
1. Sejarah Perkeretaapian di Indonesia.....	29
2. Definisi Kereta Api.....	34
3. Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Perkeretaapian.....	36



4. Hak dan Kewajiban dalam Pengangkutan Kereta Api	39
5. Dasar Hukum Pengangkutan dengan Kereta Api	41

BAB III PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab PT KAI Terhadap Kelayakan Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Penunjang Pengangkutan Kereta Api dalam Menjamin Keselamatan Penumpang	43
1. Pengertian Tanggung Jawab	43
2. Tanggung Jawab PT KAI Terhadap Penumpang	44
a. Prinsip Tanggung Jawab	46
b. Kelayakan Prasarana, Sarana, dan Fasilitas Penunjang Pengangkutan Kereta Api	49
B. Prosedur Ganti Rugi Apabila Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Penunjang Pengangkutan Kereta Api Tidak Dapat Menjamin Keselamatan Penumpang	53
1. Prosedur Ganti Rugi PT KAI	53
2. Nilai Jaminan Asuransi Jasa Raharja	56

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan	58
B. Saran	60
Daftar Pustaka	61
Lampiran	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara.

Pengangkutan merupakan salah satu bidang kegiatan yang sangat vital. Hal ini disebabkan oleh keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau besar dan kecil, yang dikelilingi oleh lautan, penyebaran barang kebutuhan dan mobilitas orang dari satu tempat ke tempat lain yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara sehingga dapat menjangkau seluruh wilayah di Indonesia. Kondisi angkutan tiga jalur ini mendorong dan menjadi alasan penggunaan alat pengangkut modern yang digerakkan secara mekanik.

Banyaknya penggunaan jasa angkutan oleh masyarakat memberi dampak pada pembangunan pedesaan berupa keselarasan antara kehidupan kota dan desa, kemajuan bidang pengangkutan memungkinkan penyediaan lapangan kerja berkembang dari kota ke desa.

Transportasi dapat menghasilkan jasa produksi angkutan yang baik, murah, dapat ditawarkan dan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat, dengan dapat menyamaratakan baik harga, mutu pelayanan dan waktu yang dibutuhkan dapat

dipenuhi dan bagaimanakah cara fasilitas angkutan itu tersedia dalam jumlah memadai pada masyarakat, masyarakat ingin terpenuhi kebutuhan produksi jasa angkutan dengan tarif yang rendah tetapi dengan pelayanan yang bernilai tinggi.

Secara garis besar yang dimaksud dengan pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang kedalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang telah ditentukan¹.

Pengangkutan itu sendiri meliputi tiga dimensi pokok, yaitu :

- a. Pengangkutan sebagai usaha (*business*)
- b. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*)
- c. Pengangkutan sebagai Proses (*Process*)

Pengangkutan sebagai usaha (*business*) mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Berdasarkan perjanjian
- b. Kegiatan ekonomi dibidang jasa
- c. Berbentuk perusahaan
- d. Menggunakan alat pengangkut mekanik.

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian angkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut dengan carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jamaah haji. Pengangkutan sebagai proses yaitu serangkaian perbuatan mulai dari

¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandar Lampung, 1991, hlm., 19

pemuatan kedalam alat angkut. kemudian dibawa menuju ketempat yang telah ditentukan. dan pembongkaran atau penurunan ditempat tujuan².

Dalam pengangkutan itu sendiri terdapat pihak-pihak dimana pihak-pihak tersebut memiliki keterikatan satu sama lain, adapun pihak-pihak tersebut adalah sebagai berikut :

1. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan.
2. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik berupa angkutan orang maupun barang

Di Indonesia sendiri kebutuhan akan sarana transportasi sangat beragam, hal ini dapat dipahami karena keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau, sehingga membuat timbulnya perusahaan transportasi untuk menciptakan transportasi yang cepat dan efisien karena itulah tiga jalur transportasi di Indonesia yaitu jalur darat, udara, dan laut selalu ramai dipenuhi penumpang, baik itu yang ingin bepergian maupun yang menggunakan jasa pengangkutan untuk mengirim barang.

Adapun keuntungan yang disebabkan tersedianya jasa angkutan bagi masyarakat dalam proses transportasi baik melalui darat, laut maupun udara adalah sebagai berikut :³

1. Dapat dipertahankan stabilitas ekonomi terutama terhadap harga barang dipasaran

² *Ibid*, hlm., 12-13

³ Seogijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rhineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm., 2

2. Naiknya nilai tanah disekitarnya. dimana fasilitas angkutan tersedia dengan baik
3. Adanya jasa angkutan persediaan barang lebih merata
4. Dengan adanya jasa pengangkutan memungkinkan tersebarnya tenaga kerja yang lebih ekonomis
5. Kedudukan monopoli akan hapus dengan adanya transportasi.

Pengangkutan kereta api itu sendiri diatur dalam Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara No. 47 Tahun 1992, untuk memudahkan penyebutan disingkat UUKA. Menurut Pasal 46 Undang-undang Kereta Api, undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992.

Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem. Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, mempunyai karakteristik pengangkutan secara masal dan keunggulan tersendiri, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat⁴.

Sarana kereta api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel, sedangkan yang dimaksud dengan prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta

⁴ *Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian*, Sinar Grafika, Jakarta. 1995, hlm., 173.

api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api⁵.

Sarana, prasarana dan fasilitas penunjang kereta api merupakan faktor penting yang tidak bisa diabaikan dalam pengoperasian kereta api. Apabila sarana, prasarana dan fasilitas penunjang kereta api tidak memenuhi kualifikasi kelayakan pakai, maka akan mengakibatkan terganggunya perjalanan kereta api dan keselamatan penumpang.

Sebagai ilustrasi, kasus yang pernah terjadi di daerah Lubuk Linggau Sumatera Selatan, dimana sebuah jalur rel kereta api putus dikarenakan kondisi dari pada jalur tersebut sudah tua (tidak layak pakai), sehingga mengakibatkan gerbong rel kereta api tersebut putus dan keluar dari jalurnya. Hal ini merupakan kesalahan dari pada prasarana penunjang kereta api yang selama ini kelayakannya kurang diperhatikan oleh pihak pengangkut. Dalam hal ini para pihak pengguna jasa kereta api merasa dirugikan akibat dari buruknya prasarana kereta api. Dengan demikian pihak pengangkut wajib memperhatikan kembali kelayakan sarana, prasarana dan fasilitas penunjang kereta api sebelum kegiatan operasional berlangsung.

Terjadinya pengangkutan darat dengan kereta api, perlu diadakan perjanjian pengangkutan lebih dahulu yang dibuktikan dengan karcis penumpang atau surat

⁵ Penjelasan UU No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian Bab I Ketentuan Umum Pasal 1, hlm., 174

angkutan barang. Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang dan/atau barang dilakukan setelah dipenuhi syarat-syarat umum angkutan yang ditetapkan oleh badan penyelenggara berdasarkan undang-undang (Pasal 25 Undang-undang Kereta Api)⁶.

Pada pengangkutan darat dengan kereta api, tempat pemuatan, penurunan penumpang dan barang disebut stasiun. Menurut ketentuan Pasal 19 Undang-undang Kereta Api, stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api. Kecuali dalam hal-hal tertentu yang ditetapkan oleh badan penyelenggara, naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang hanya dapat dilakukan di stasiun.

Secara khusus, setiap jenis pengangkutan mempunyai tujuan yang khusus pula. Menurut ketentuan Pasal 3 Undang-undang Kereta Api, pengangkutan dengan kereta api bertujuan untuk :⁷

1. Memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal;
2. Menunjang pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas nasional serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

Secara massal mengandung pengertian bahwa kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah atau volume besar setiap kali perjalanannya.

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung. 1998, hlm.21

⁷ *Ibid*, hlm., 22

Mengenai tanggung jawab pengangkut kereta api terhadap penumpang dapat diuraikan sebagai berikut :

- a. Pengangkut kereta api, berdasarkan perjanjian pengangkutan, bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh penumpang dalam jangka waktu pengangkutan, kecuali kalau pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu terjadi diluar kesalahannya dan diluar perbuatan buruhnya;
- b. Gangguan teknis, terlambat berangkat atau terlambat datang, tidak menimbulkan hak menuntut ganti kerugian;
- c. Penumpang yang terlambat masuk kereta api, tidak mempunyai hak untuk mendapat ganti harga karcis;
- d. Penumpang tidak berhak untuk mendapat kembali harga karcis, bila dia salah masuk ke dalam kereta api yang lain⁸.

Tanggung jawab diberikan dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara;
- b. Besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya⁹.

⁸ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1981, hlm., 76

⁹ *Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian Pasal 28 Ayat 2*, Sinar Grafika, Jakarta. 1995, hlm., 180



Sesuai dengan Pasal 31 Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 yang berbunyi :

“Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 28, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati”.

Perkembangan hukum pengangkutan dapat ditelaah dengan baik melalui pendidikan hukum itu sendiri, pengkajian bahan-bahan hukum pengangkutan yang bersumber pada masyarakat pengguna jasa pengangkutan dan peraturan hukum pengangkutan bidang keperdataan.

Pada prinsipnya pengangkutan merupakan perjanjian yang tertulis. Para pihak mempunyai kebebasan menentukan kewajiban dan hak yang harus dipenuhi dalam pengangkutan. Undang-undang hanya berlaku sepanjang pihak-pihak tidak menentukan lain dalam perjanjian yang mereka buat dan sepanjang tidak merugikan kepentingan umum. Selain undang-undang kebiasaan juga berperan dalam penyelenggaraan pengangkutan.

Seiring dengan kemajuan bidang pengangkutan mendorong pengembangan ilmu hukum baik perundang-undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Sesuai tidaknya undang-undang pengangkutan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat tergantung dari penyelenggaraan pengangkutan. Untuk itulah penulis mencoba melakukan penelitian mengenai **“Tanggung Jawab PT KAI Terhadap Kelayakan Sarana, Prasarana dan Fasilitas Penunjang Pengangkutan Kereta Api dalam Menjamin Keselamatan Penumpang”**.

B. Permasalahan

Dari uraian latar belakang diatas, maka dapat ditarik beberapa permasalahan yang bisa dijadikan bahasan dalam penulisan skripsi ini yaitu :

1. Bagaimanakah tanggung jawab PT KAI terhadap kelayakan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang pengangkutan kereta api dalam menjamin keselamatan penumpang ?
2. Bagaimanakah prosedur ganti rugi apabila sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang pengangkutan kereta api tidak dapat menjamin keselamatan penumpang ?

C. Ruang lingkup

Dalam hal ini penulis hanya memfokuskan pada tanggung jawab PT KAI terhadap kelayakan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang pengangkutan kereta api dalam menjamin keselamatan penumpang.

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

a. Tujuan Penelitian

Penelitian ini mempunyai dua tujuan yang hendak dicapai yaitu :

1. Untuk mengetahui tanggung jawab PT KAI terhadap kelayakan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang pengangkutan kereta api dalam menjamin keselamatan penumpang.

2. Untuk mengetahui prosedur ganti rugi apabila sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang pengangkutan kereta api tidak dapat menjamin keselamatan penumpang.

b. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis yaitu sebagai bahan hukum yang dapat memberikan sedikit wawasan yang diharapkan dapat berguna bagi proses pengembangan hukum terutama tentang hukum pengangkutan khususnya pengangkutan darat.
2. Manfaat praktis yaitu diharapkan hasil penelitian ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak yang terkait dalam pengangkutan darat, baik itu pengangkut maupun pengirim ataupun penerima barang.

D. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif maksudnya adalah penelitian yang dilakukan dengan jalan menelaah, mengkaji terhadap asas-asas hukum dan peraturan-peraturan yang tertulis yang berkaitan dengan transportasi¹⁰. Namun dalam batas-batas tertentu penulis juga mengumpulkan beberapa data dari lapangan yang sifatnya hanya sebagai data pendukung saja, yang mana data pendukung tersebut diperoleh dari instansi yang terkait yaitu PT KAI.

¹⁰ Soejono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, Raja Grafindo Persada, 2004, hlm.,14.

2. Data dan Sumber Data

Penelitian dalam skripsi ini menggunakan data utama yaitu data sekunder.

Data sekunder diperoleh melalui bahan hukum yang ada meliputi :

a. Bahan hukum primer,

Adalah bahan hukum yang mengikat, meliputi :

- 1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD).
- 2) Undang-undang No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.
- 3) Peraturan pelaksanaan perjanjian kerjasama antara PERUM Kereta Api dengan konsorsium PT Jasa Raharja (PERSERO)

b. Bahan hukum sekunder,

Adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai kedudukan dari bahan hukum primer, meliputi :

- 1) Buku-buku literatur;
- 2) Hasil-hasil penelitian, seminar, sosialisasi atau penemuan ilmiah dan;
- 3) Ketentuan-ketentuan lain yang mempunyai keterkaitan langsung dan relevan dengan objek kajian penelitian.

c. Bahan hukum tersier,

Adalah bahan hukum penunjang yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, meliputi :

- 1) Koran atau harian, majalah, jurnal ilmiah;
- 2) Internet;

3) Kamus-kamus hukum dan referensi-referensi lainnya yang relevan.

Dan tidak menutup kemungkinan dalam penelitian ini dilengkapi juga dengan data primer yang diperoleh dari pihak terkait melalui wawancara. data primer tersebut hanya sebagai data pendukung untuk memberikan keterangan mengenai kelayakan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang pengangkutan kereta api melalui PT KAI.

3. Lokasi Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan Bahan Hukum ini dilakukan di Kota Palembang, yaitu pada PT KAI Sumatera Selatan.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

a. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Yaitu dengan mempelajari dan mencatat informasi-informasi dari literatur-literatur, peraturan-peraturan, karya-karya ilmiah dan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan transportasi.

b. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Yaitu usaha mendapatkan data sebagai bahan dalam penyusunan skripsi, dengan cara interview (wawancara) langsung dengan pihak-pihak yang terkait, yaitu dengan pihak-pihak yang berada pada instansi terkait, yaitu pada PT KAI Sumatera Selatan, mengenai hal-hal yang berhubungan dengan permasalahan berdasarkan daftar pertanyaan yang telah disusun terlebih dahulu dengan tidak menutup kemungkinan untuk mengajukan pertanyaan di luar dari daftar pertanyaan tersebut namun tetap berkaitan dengan ruang

lingkup permasalahan. Dalam hal ini penulis mengadakan penelitian dan pengumpulan data pada PT KAI Sumatera Selatan.

5. Analisis Bahan Hukum

Analisis data dilakukan secara kualitatif yaitu data yang diperoleh diseleksi untuk dicari kebenarannya, kemudian data tersebut diolah dan disajikan secara sistematis dalam bentuk kalimat, untuk dapat diambil suatu kesimpulan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. 1993.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- Purwosutjipto, H. M. N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1995.
- R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali Jakarta, 1981.
- Soegiatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan penumpang*. Rhineka Cipta, Jakarta, 1995.
- Soejono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2004.
- Soejono Soekanto, *Pokok-pokok Sosiologi Hukum*, CV. Rajawali. Jakarta. 1980

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Undang-Undang No 13 tahun 1992 Tentang Perkeretaapian Sinar Grafika, Jakarta. 1995.
- Peraturan Perjanjian Kerjasama antara Perusahaan Umum Kereta Api dengan Konsorsium PT Jasa Raharja (PERSERO).

SUMBER LAIN

- Makalah Serikat Pekerja Kereta Api Yogyakarta, 1992.
- Buku Sejarah Perkeretaapian di Indonesia, 1990.