

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1. Latar Belakang

Pengangkutan telah lama dikenal didunia. Pengangkutan bertujuan untuk mengatur hubungan – hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang – barang dan / atau orang – orang dari suatu tempat ke tempat lain.<sup>1</sup> Di Indonesia banyak transportasi yang disediakan guna memenuhi kebutuhan masyarakat akan pengangkutan terutama transportasi darat, salah satunya bidang perkeretaapian. Kereta api merupakan salah satu transportasi yang digunakan oleh masyarakat Indonesia.

Awalnya kereta api di Indonesia dibangun oleh Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele dan dipergunakan untuk transportasi umum pada 10 Agustus 1867.<sup>2</sup> Djawatan Kereta Api (selanjutnya disebut DKA) merupakan perusahaan kereta api milik Belanda yang berhasil dinasionalisasikan setelah kemerdekaan Indonesia, tepatnya pada tanggal 28 September 1945. Kemudian nama DKA pun diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (selanjutnya disebut PNKA) pada 25 Mei 1963. PNKA pada tanggal 15 September 1971 berubah nama menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (selanjutnya disebut PJKA). Pada tanggal 2 Januari 1991 PJKA berubah nama menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (selanjutnya disebut Perumka). Pada tanggal 1 Juni 1999 Perumka secara resmi berubah nama menjadi PT Kereta Api (selanjutnya disebut PT KA). Pada tahun 2010 nama PT KA berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (selanjutnya disebut PT KAI).<sup>3</sup> PT KAI merupakan salah satu perusahaan jasa angkutan darat terbesar di Indonesia yang juga merupakan Badan Usaha Milik Negara (selanjutnya disebut BUMN).

Pasal 1 butir 1 Undang Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (selanjutnya disebut UU No. 23/2007) menentukan bahwa, “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.” Tujuan diselenggarakan perkeretaapian termaktub dalam

---

<sup>1</sup>Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Rineka Cipta, Bandung, 2004. h.5.

<sup>2</sup><https://www.kereta-api.co.id/> (diakses pada tanggal 9 Mei 2016)

<sup>3</sup>[https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta\\_Api\\_Indonesia](https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_Api_Indonesia) (diakses pada tanggal 9 Mei 2016)

Pasal 3 UU No. 23/2007, bahwa “Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.”

Pasal 1 butir 2 UU No. 23/2007 menentukan bahwa, “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.” Sedangkan yang dimaksud dengan jalan rel adalah “jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api,” sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1 butir 4 UU No. 23/2007.

Dalam setiap kegiatan perkeretaapian, diperlukan fasilitas penunjang kereta api guna keamanan, kenyamanan, dan kemudahan para pengguna kereta api. Pasal 1 butir 11 UU No. 23/2007 menentukan bahwa “Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api.” Dalam hal ini fasilitas penunjang kereta api bisa seperti portal persimpangan kereta api yang dapat ditutup sewaktu kereta api lewat sehingga tidak membahayakan pengguna jalan, website kereta api yang mempermudah para pengguna jasa kereta api untuk memesan tiket kereta api secara online tanpa harus antri berdesak – desakan, dan masih banyak lagi.

Pasal 1 butir 12 UU No. 23/2007 menyatakan bahwa, “Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.” Banyaknya masyarakat yang memilih jasa transportasi umum kereta api sebagai pilihan utama untuk bepergian dengan alasan murah, nyaman, dan cepat sampai di tujuan. Pada prakteknya kereta api di Indonesia tidak selalu memberikan kenyamanan dan keamanan. Namun kenyataan, kereta api mengalami banyak sekali kecelakaan yang mengakibatkan korban luka bahkan meninggal dunia. Kasus dalam skripsi ini yaitu salah satu kasus kecelakaan kereta api terbesar dalam tiga tahun terakhir dan

memakan korban jiwa adalah kecelakaan kereta api yang terjadi pada tanggal 9 Desember 2013 yang disebut tragedi Bintaro 2013. Kecelakaan tersebut akibat kereta rel listrik 1131 tujuan Tanah Abang menabrak truk bermuatan bahan bakar minyak dengan nomor polisi B 9265 SEH. Salah satu faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan adalah truk Pertamina menerobos palang perlintasan kereta yang akan menutup sehingga ketika kereta api melintas, kecelakaan tidak dapat dihindari. Kecelakaan tersebut mengakibatkan delapan orang meninggal dunia, yaitu masinis Darman Prasetyo, asisten masinis Agus Suroto, Teknisi Kereta Api Sofian Hadi dan empat orang penumpang yang bernama Alrisha, Rosa Elizabeth Kesauliya, Betty Ariyani, Natali, dan Arina Meilanda.

Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (selanjutnya disebut KNKT) setelah kecelakaan melakukan investigasi dan mengeluarkan rekomendasi yang bersifat segera terhadap instansi terkait, seperti Dinas Perhubungan, Dinas Pertamanan, serta PT Kereta Api Indonesia. Rekomendasi KNKT atas musibah itu kepada Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan Suku Dinas Perhubungan Kota Jakarta Selatan agar memperbaiki rambu-rambu yang rusak sejauh 50 meter sebelum rel dan mengganti rambu peringatan perlintasan satu jalur menjadi dua jalur, sedangkan kepada Dinas Pertamanan DKI Jakarta KNKT meminta agar Dinas Pertamanan DKI Jakarta memangkas cabang dan ranting pohon yang menutupi rambu di sekitar lokasi kecelakaan, dan kepada PT KAI agar berkoordinasi dengan polisi dan pemprov DKI untuk meratakan permukaan jalan dengan rel.<sup>4</sup>

Banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi pada kereta api di Indonesia menunjukkan bahwa kereta api di Indonesia belum optimal dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Para pengguna jasa kereta api menjadi ragu untuk keamanan kereta api. Bila terjadi kecelakaan akibat kelalaian pengemudi dan pengemudi meninggal dunia, maka tidak jelas siapa yang akan dimintai pertanggungjawaban.<sup>5</sup> Padahal masalah kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen merupakan hal yang paling pokok dan utama dalam perlindungan

---

<sup>4</sup><http://www.pikiran-rakyat.com/nasional/2013/12/30/264250/knkt-ungkap-penyebab-tragedi-bintaro-2> (diakses pada tanggal 9 Mei 2016)

<sup>5</sup>Shofie Yusuf, *Perlindungan Konsumen Dan Instrumen – instrumen Hukumnya*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2003, h.195.

konsumen.<sup>6</sup> “Salah satu hak konsumen adalah hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.” Sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 4 huruf a Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut UU No.8/1999).

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, peneliti tergerak untuk menulis skripsi dengan judul **“UPAYA HUKUM KORBAN KECELAKAAN PT KERETA API INDONESIA DITINJAU DARI UNDANG – UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 DAN UNDANG – UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999”**

## **I.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan di atas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan yaitu: “Apa upaya hukum yang dapat ditempuh oleh korban selaku penumpang atas ganti rugi yang tidak sesuai dari PT Kereta Api Indonesia?”

## **I.3 Tujuan Penelitian**

### **A. Tujuan Akademis**

Untuk memenuhi salah satu persyaratan akademik guna memperoleh gelar Sarjana Hukum Strata Satu sebagai tugas akhir pada Universitas Pelita Harapan Surabaya.

### **B. Tujuan Praktis**

Untuk lebih memahami tentang upaya hukum yang dapat dilakukan oleh korban kecelakaan kereta api ditinjau dari Undang – Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Undang – Undang No. 8 Tahun 1999 apabila para korban tidak puas dengan ganti rugi yang ada.

## **I.4. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan dengan latar belakang permasalahan, maka manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

---

<sup>6</sup>Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Hukum Tentang Pelindungan Konsumen*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2000, h.29-30.

1. Memberikan gambaran akan pentingnya pengetahuan hukum dalam perlindungan konsumen dan hukum pengangkutan khususnya mengenai perlindungan terhadap pengguna jasa layanan transportasi kereta api.
2. Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan kajian lebih lanjut dan menambah wawasan ilmu pengetahuan mengenai upaya hukum apa yang dapat ditempuh oleh pengguna jasa layanan transportasi selaku konsumen atau penumpang apabila tidak puas terhadap ganti rugi yang diberikan oleh pihak – pihak terkait akibat kecelakaan kereta api.

## **I.5. Metodologi Penelitian**

### **A. Tipe Penelitian**

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian yuridis normatif atau disebut juga doktrinal, yaitu penelitian yang mengacu pada norma – norma hukum yang terdapat dalam perundang – undangan. Penelitian ini dilakukan melalui studi kepustakaan.<sup>7</sup>

### **B. Pendekatan Masalah**

Pendekatan masalah dalam penelitian ini menggunakan *Statutes Approach* dan *Doctrinal Approach*.<sup>8</sup> *Statutes Approach* adalah pendekatan melalui perundang – undangan. Selanjutnya *Doctrinal Approach* merupakan pendekatan melalui konsep – konsep atau pendapat – pendapat pakar hukum yang tertuang dalam literatur.<sup>9</sup>

### **C. Sumber Penelitian Hukum**

Sumber penelitian hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua hal yaitu:

1. Sumber hukum primer, merupakan sumber hukum yang sifatnya mengikat, berupa peraturan perundang–undangan,<sup>10</sup> dalam hal ini yaitu:
  - Kitab Undang – Undang Hukum Perdata, Staatsblad No. 23 Tahun 1847 (selanjutnya disebut BW)

---

<sup>7</sup> Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, 2003, h.10.

<sup>8</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2011, h.96.

<sup>9</sup> *Ibid*, h.139.

<sup>10</sup> *Ibid*, h.141.

- Herzien Inlandsch Reglement, Staatsblad No. 16 Tahun 1984 (selanjutnya disebut HIR)
  - Undang – Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Lengkap dengan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42 (UU No. 8/1999)
  - Undang – Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Lengkap dengan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65 (selanjutnya disebut UU No. 23/2007)
  - Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang-Undang No. 14 Lengkap dengan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Tahun 2009 Nomor 96 (selanjutnya disebut UU No. 22/2009)
  - Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase Dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Lengkap dengan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 138 (selanjutnya disebut UU No. 30/1999)
  - Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (selanjutnya disebut PP 56/2009)
  - Peraturan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api (selanjutnya disebut Permenhub 48/2015)
  - Peraturan Mahkamah Agung No. 1 Tahun 2006 tentang Tata Cara Pengajuan Keberatan Terhadap Putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (selanjutnya disebut Peraturan MA No.1/2006)
  - Surat Keputusan Menteri Perdagangan dan Perindustrian Nomor 350/MPP/Kep/12/2001 tentang Pelaksanaan Tugas Dan Wewenang Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (selanjutnya disebut Kepmenperindag 350/12/2001)
2. Sumber hukum sekunder, merupakan sumber hukum yang memiliki kaitan erat dengan bahan hukum primer sebagai pendukungnya, yang juga dapat

membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer sebagai pendukungnya, yang juga dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, antara lain: hasil karya kalangan hukum, literatur, artikel – artikel, hasil penelitian maupun laporan terkait, asas – asas, konsep, dan doktrin yang berkaitan.

#### D. Langkah Penelitian

##### 1. Langkah Pengumpulan Sumber Hukum

Pengumpulan sumber hukum dilakukan melalui studi pustaka dengan inventarisasi, klasifikasi dan sistematisasi. Inventarisasi dengan mengumpulkan sumber – sumber hukum yang berkaitan dengan hukum perlindungan konsumen dan hukum perkeretaapian. Setelah itu, sumber hukum tersebut diklasifikasikan dengan cara memilah – milah sumber hukum sesuai dengan rumusan masalah yang tersebut diatas sehingga lebih mempermudah dalam memahami bahan hukum tersebut, maka dipelajari dan disusun secara sistematis.

##### 2. Langkah Analisis

Sebagai tipe penelitian yuridis normatif, maka dalam metode yang digunakan adalah metode deduktif. Berawal dari hal yang bersifat umum, dalam hal ini adalah peraturan perundang – undangan, doktrin, serta teori – teori dalam literatur. Selanjutnya sumber - sumber hukum tersebut diterapkan pada rumusan masalah yang menghasilkan jawaban yang bersifat khusus. Untuk memperoleh jawaban yang sah, maka digunakan penafsiran otentik dan sistematis. Penafsiran otentik adalah penafsiran yang pasti terhadap suatu arti kata yang ditentukan dalam peraturan perundang – undangan itu sendiri. Sedangkan penafsiran sistematis adalah penafsiran dengan cara memperhatikan hubungan susunan antar pasal yang ada dalam undang – undang itu sendiri ataupun undang – undang lain yang berhubungan dengan masalah yang sama.

#### **I.6 Pertanggungjawaban Sistematis**

Penelitian ini terdiri atas empat bab, yang diuraikan sebagai berikut yaitu:

**BAB I PENDAHULUAN.** Bab ini sebagai awal dari penelitian dengan mengemukakan latar belakang masalah. Adapun masalah yang dikemukakan adalah kecelakaan kereta api yang terjadi di Bintaro. Kemudian dilanjutkan dengan rumusan masalah. Dalam bab ini juga memuat tujuan penelitian serta

pertanggungjawaban ilmiah terhadap metode penelitian yang digunakan. Dalam hal ini metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dalam penelitian yang dilakukan melalui studi pustaka. Metode penelitian terdiri dari tipe penelitian, pendekatan masalah, sumber hukum, dan langkah penelitian, serta pertanggungjawaban sitematika terhadap susunan bab – bab selanjutnya.

**BAB II HUBUNGAN HUKUM ANTARA KONSUMEN SELAKU PENUMPANG DENGAN PT KERETA API INDONESIA AKIBAT TERJADINYA KECELAKAAN KERETA API.** Bab ini terdiri dari dua sub bab. Sub bab II.1 akan membahas peraturan tentang perkeretaapian terkait dengan perlindungan hukum bagi konsumen selaku penumpang kereta api. Sedangkan sub bab II.2 akan membahas mengenai upaya hukum bagi penumpang selaku korban.

**BAB III UPAYA HUKUM BAGI PENUMPANG YANG MENJADI KORBAN ATAS KECELAKAAN KERETA API.** Bab ini terdiri dari dua sub bab. Sub Bab III.1 mengemukakan mengenai kronologi kasus kecelakaan kereta api Bintaro. Sedangkan Sub bab III.2 membahas upaya hukum atas ganti rugi yang tidak sesuai kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan kereta api oleh PT Kereta Api Indonesia.

**BAB IV PENUTUP.** Bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan jawaban singkat dan jelas atas pembahasan atau analisa yang telah dikemukakan pada Sub bab III.2. Dan saran merupakan rekomendasi atau preskriptif mengingat hukum merupakan ilmu yang berdiri sendiri (*sui generis*).