

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut baik penumpang maupun barang secara masal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan dan keselamatan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan. Keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut perlu dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu, maka penyelenggaranya mulai dari perencanaan dan pembangunan, perusahaan, perawatan, pemeriksaan dan pengujian, serta pengoperasiannya perlu diatur sebaik-baiknya yang pada akhirnya mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan kereta api bagi mobilitas orang dan barang dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Pengelolaan keselamatan transportasi perlu dilakukan dengan sistematis dan berkelanjutan. Melalui program peningkatan keselamatan secara berkelanjutan kecelakaan sebagai sisi negatif keselamatan, harus terus menerus diperkecil peluang kejadiannya atau diturunkan tingkat resikonya.¹ Sistem manajemen dan organisasi sebagai bagian dari sistem yang harus dibangun senantiasa disesuaikan dengan dinamika perkembangan teknologi dan nilai-nilai yang berkembang di masyarakat seperti misalnya demokratisasi dan tuntutan kualitas layanan yang lebih baik. Nilai-nilai tersebut akan menjadi pendorong dan penentu target dalam pengelolaan keselamatan transportasi yang lebih baik.² Saat ini Indonesia telah memiliki landasan hukum yang baru untuk mengembangkan perkeretaapian Nasional. Diterbitkannya Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan Peraturan pemerintah (PP) Nomor 56 tahun 2009 dan PP nomor 72 tahun 2009 telah memberi jalan yang cukup lapang bagi

¹Hermanto Dwiatmoko, *Keselamatan jalur dan Bangunan kereta api*, Cetakan I, Kencana, 2013, h.2.

²*Ibid.*, h. 3.

pembangunan kembali perkeretaapian Indonesia secara masif dan cepat. Negara tidak lagi memonopoli perkeretaapian, karena itu, pembangunan perkeretaapian dapat dilakukan secara bersama-sama atau sendiri-sendiri oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Badan Umum Milik Negara, Badan Umum Milik Daerah dan swasta. Tujuan akhirnya adalah meningkatkan pasar kereta api di dalam melayani perekonomian nasional, serta memodernisasi industri dan jasa perkeretaapian Nasional sehingga dapat berfungsi sebagai tulang punggung jaringan transportasi Nasional.³

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, secara luas dan cukup rinci telah mengatur hak dan kewajiban Konsumen serta penyedia jasa pelayanan transportasi kereta api. Misalnya, dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Pasal 157 ayat 1-4, dikatakan, penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Tanggung jawab tersebut dimulai dari sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang di sepakati. Tanggung jawab di hitung berdasarkan kerugian yang nyata di alami.⁴

Karena berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 19 ayat 1, pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, atau kerugian yang diderita Konsumen akibat mengonsumsi barang/jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Maka sudah seharusnya PT. Kereta Api Indonesia yang bertindak sebagai pelaku usaha untuk mengikuti aturan yang sudah di buat oleh lembaga yang berwenang, dan aturan tersebut semakin di pertegas dalam Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen di dalam Undang-Undang ini mengatur kewajiban pelaku usaha kepada pihak konsumen bahwa pelaku usaha (PT. Kereta Api Indonesia) wajib Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan, serta memberi kompensasi, ganti rugi

³Bambang Susantono, *Transportasi dan Investasi*, Cetakan I, Buku Kompas, Jakarta, 2013, h. 87.

⁴Soemino Eko Saputro, *Kebijakan perkereta-apian*, Cetakan I, Gibon Group Publications, Jakarta, 2007, h. 316.

dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Aturan tersebut untuk melindungi konsumen tidak dimaksudkan untuk mematikan usaha para pelaku usaha, tetapi justru sebaliknya perlindungan konsumen dapat mendorong iklim berusaha yang sehat yang mendorong lahirnya perusahaan yang tangguh dalam menghadapi persaingan melalui penyediaan barang dan/atau jasa yang berkualitas.⁵Karena masyarakat sebagai Konsumen berhak memberi masukan kepada Pemerintah, penyelenggara prasarana perkeretaapian dan penyelenggara perkeretaapian Indonesia dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan perkeretaapian. Ini bertujuan khususnya bagi masyarakat untuk mendapatkan pelayanan penyelenggaraan perkeretaapian sesuai dengan standar pelayanan minimum dan memperoleh informasi mengenai pokok-pokok rencana induk perkeretaapian dan pelayanan perkeretaapian.⁶

Kepastian Hukum untuk melindungi hak-hak Konsumen, memberikan harapan agar pelaku usaha tidak lagi bertindak sewenang-wenang untuk menentukan jenis dan kualitas jasa yang di terapkan oleh pihak PT.Kereta api Indonesia. Faktor utama yang menjadi penyebab eksploitasi terhadap pihak Konsumen sering terjadi adalah masih rendahnya tingkat kesadaran Konsumen akan haknya. Tentunya, hal tersebut terkait erat dengan rendahnya pendidikan Konsumen. Oleh karena itu, keberadaan Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah sebagai landasan hukum yang kuat bagi Pemerintah dan lembaga Perlindungan Konsumen swadaya masyarakat (LPKSM) untuk melakukan upaya pemberdayaan Konsumen melalui pembinaan dan pendidikan Konsumen.⁷

⁵*Ibid.*, h.35.

⁶ Indonesia, *Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*, pasal 172.

⁷Happy Susanto, *Hak-hak konsumen jika dirugikan*, Cetakan I, Transmedia pustaka, Jakarta, 2008, h. 3.

Berdasarkan hal-hal yang dimaksud dalam latar belakang diatas, maka penulis merumuskan dalam judul **“PERTANGGUNGJAWABAN PT.KAI TERHADAP PENUMPANG KERETA LISTRIK DITINJAU DARI UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN”**.

I.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis kemukakan diatas, maka pokok permasalahan yang akan dirumuskan adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimanakah pertanggungjawaban PT.KAI akibat keterlambatan waktu terhadap penumpang KRL?
- b. Bagaimanakah ganti rugi yang diberikan oleh PT.KAI kepada penumpang akibat kecelakaan KRL?

I.3 Ruang Lingkup Penelitian

Sesuai permasalahan diatas, maka ruang lingkup penelitian dibatasi pada pertanggungjawaban PT.Kereta Api Indonesia akibat keterlambatan waktu terhadap penumpang KRL dan ganti rugi yang diberikan oleh PT.Kereta Api Indonesia kepada penumpang akibat kecelakaan KRL.

I.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

a. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah :

- 1) Untuk mengetahui pertanggungjawaban PT.Kereta Api Indonesia akibat keterlambatan waktu terhadap penumpang KRL.
- 2) Untuk mengetahui ganti rugi yang diberikan oleh PT.Kereta Api Indonesia kepada penumpang akibat kecelakaan kereta api KRL.

b. Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis dalam pengembangan ilmu hukum pada umumnya.

1) Manfaat Teoritis

Bagi penulis penelitian ini sangat bermanfaat bagi masyarakat khususnya kepada pihak Konsumen (pengguna jasa kereta api KRL) agar lebih mengerti tentang hak-hak setiap Konsumen yang di rugikan oleh pihak produsen sebagai penyedia barang atau jasa, serta untuk memberikan pengetahuan secara luas agar masyarakat yang berperan aktif sebagai konsumen dapat mengetahui peraturan-peraturan yang mengatur tentang perkeretaapian yang ada di Indonesia.

2) Manfaat praktis

Sebagai masukan bagi Pemerintah terutama pihak penyelenggara perkeretaapian Indonesia agar lebih mengedepankan dan memperhatikan tentang hak-hak konsumen dan kepuasan konsumen dalam pelayanan yang diberikan oleh PT.Kereta ApiIndonesia.

I.5 Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual

a. Kerangka Teori

Teori merupakan tujuan akhir dari ilmu pengetahuan. Hal tersebut dapat dimaklumi, karena batasan dan sifat hakikat suatu teori adalah seperangkat konstruk (konsep) dan batasan yang menyajikan suatu pandangan sistematis tentang fenomena dengan merinci hubungan-hubungan antar variabel, dengan tujuan menjelaskan dan memprediksikan gejala itu.⁸

Rumusan di atas mengandung tiga hal, *Pertama*, teori merupakan seperangkat proposi yang terdiri atas variabel-variabel yang terdefiniskan dan saling berhubungan. *Kedua*, teori menyusun

⁸Amiruddin, dan Zainal Assikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Cetakan VIII, Raja grafindo persada, Jakarta, 2014, h. 14.

antarhubungan seperangkat variabel dengan demikian merupakan suatu pandangan sistematis mengenai fenomena-fenomena yang di deskripsikan oleh variabel-variabel itu. Akhirnya, suatu teori menjelaskan fenomena, Penjelasan itu diajarkan dengan cara menunjuk secara rinci variabel-variabel tertentu yang berkaitan dengan variabel-variabel tertentu lainnya.⁹

Dalam hal ini penulis ingin menggunakan teori yang berkaitan dan relevan sehingga menjadi pisau analisa terhadap pemecahan permasalahan yang diangkat dan diteliti. Penelitian ini, menggunakan teori Pertanggungjawaban terhadap Konsumen.

Teori tanggung jawab hukum, merupakan teori yang menganalisis tentang tanggung jawab subjek hukum atau pelaku yang telah melakukan perbuatan melawan hukum atau perbuatan pidana sehingga menimbulkan kerugian atau cacat, atau matinya orang lain. Ada tiga unsur yang terkandung dalam teori tanggung jawab hukum, yang meliputi:

- 1) Teori
- 2) Tanggung jawab, dan
- 3) Hukum

Perkembangan ilmu hukum selalu didukung oleh adanya teori hukum sebagai landasannya, dan juga dari teori hukum tersebut adalah untuk menjelaskan dan menjabarkan tentang nilai-nilai hukum hingga mencapai dasar-dasar filsafahnya yang paling dalam. Oleh karena itu, penelitian ini tidak terlepas dari teori-teori ahli hukum yang dibahas dalam bahasa dan sistem pemikiran para ahli hukum. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teori pertanggung jawaban.

Pertanggungjawaban berasal dari bentuk dasar kata majemuk “tanggung jawab” yang berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatu berupa penuntutan, diperkarakan dan dipersalahkan sebagai akibat sikap sendiri atau pihak lain.¹⁰ Selain itu, kata “tanggung jawab” merupakan kata benda abstrak yang bias dipahami melalui sikap, tindakan dan perilaku.

⁹*Ibid.*

¹⁰Hasan Alwi, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi ketiga, Balai Pustaka, Jakarta, h.1139.

Pada dasarnya setiap orang akan mendapatkan suatu batasan atau ganjaran dari hasil perbuatan atau tindakanya dan sekaligus harus bertanggung jawab atas segala akibat yang timbul dari perbuatanya atau kealpaan/kelalaiannya. Didalam bahasa Indonesia, tanggung jawab ialah keadaan wajib menanggung jawab segala sesuatunya. Macam-macam tanggung jawab adalah sebagai berikut¹¹:

1) Tanggung jawab individu

Pada hakikatnya hanya masing masing individu yang dapat bertanggung jawab. Hanya mereka yang memikul akibat dari perbuatan mereka, Oleh karenanya, istilah tanggungjawab pribadi atau tanggungjawab sendiri sebenarnya “mubazir”. Setiap masyarakat yang tidak mengakui bahwa setiap individu mempunyai nilainya sendiri yang berhak diikutinya tidak mampu menghargai martabat individu tersebut dan tidak mampu mengenali hakikat kebebasan.

Dalam tanggungjawab politis sebuah masalah jelas bagi setiap pendelegasian kewenangan (tanggungjawab). Pihak yang disebut penanggung jawab tidak menanggung secara penuh akibat dari keputusan mereka. Resiko mereka yang paling besar adalah dibatalkan pemilihannya atau pensiun dini. Sementara sisanya harus dibayar oleh sipembayar pajak. Karena itulah para penganut liberal menekankan pada subsidiaritas, pada keputusan-keputusan yang sedapat mungkin ditentukan di kalangan masyarakat yang notabene harus menanggung dari keputusan tersebut.

2) Tanggungjawab dan kebebasan

Kebebasan dan tanggungjawab tidak dapat dipisahkan. Orang yang dapat bertanggungjawab terhadap tindakan dan mempertanggungjawabkan tindakannya hanyalah orang yang mengambil keputusan dan bertindak tanpa tekanan dari pihak manapun atau secara bebas. Liberalisme menghendaki suatu bentuk kehidupan bersama yang memungkinkan manusianya untuk membuat keputusan sendiri tentang hidup mereka. Karena itu bagi suatu

¹¹Widiyono, *wewenang dan tanggung jawab*, Bogor Ghalia Indonesia, 2004, h. 27.

masyarakat liberal hal yang mendasar adalah bahwa setiap individu harus mengambil alih tanggungjawab. Ini merupakan kebalikan dari konsep sosialis yang mendelegasikan tanggung jawab dalam ukuran seperlunya kepada masyarakat atau Negara. Kebebasan berarti tanggung jawab itulah mengapa sebabnya manusia takut terhadapnya. George Benard Shaw mengatakan bahwa, Persaingan yang merupakan unsur pembentuk setiap masyarakat bebas baru mungkin terjadi jika ada tanggungjawab individu. Seorang baru akan dapat menerapkan seluruh pengetahuan dan energinya dalam bentuk tindakan yang efektif dan berguna apabila ia sendiri harus menanggung akibat dari perbuatannya, Baik itu berupa suatu keuntungan maupun suatu kerugian. Justru disinilah gagalnya ekonomi terpimpin dan masyarakat sosialis, secara resmi memang semua bertanggungjawab untuk segala sesuatunya, tapi faktanya tidak seorangpun bertanggungjawab. Akibatnya masih kita alami sampai sekarang.

3) Tanggungjawab sosial

Dalam diskusi politik sering disebut-sebut dengan istilah tanggungjawab sosial. Istilah ini dianggap sebagai bentuk khusus, Lebih tinggi dari tanggungjawab secara umum. Namun berbeda dengan penggunaan bahasa yang ada, tanggung jawab sosial dan solidaritas muncul dari tanggung jawab pribadi dan sekaligus menuntut kebebasan dan persaingan dalam ukuran yang tinggi. Carl Horber mengatakan, bahwa pada akhirnya tidak ada yang bertanggung jawab terhadap dampak-dampak dari pengaruh politik terhadap keamanan sosial. Akibatnya ditanggung oleh pembayar pajak dan penerima jasa.

4) Tanggungjawab terhadap orang lain

Setiap manusia kemungkinan memiliki tanggungjawab terhadap orang lain. Secara dasar keluarga adalah tempat dimana manusia saling memberikan tanggungjawabnya, ini menyangkut manusia yang karena berbagai alasan tidak dapat atau tidak mampu untuk bertanggung jawab terhadap dirinya sendiri secara penuh. Tanggungjawab terhadap

orang lain tentu saja dapat diterapkan diluar lingkungan keluarga. Bentuknya bisa beranekaragam. Yang terpenting adalah prinsip sukarela pada beberapa pihak pertanggungjawaban manusia terhadap dirinya sendiri dan tidak dapat digantikan dengan perwalian.

5) Tanggung jawab dan resiko

Dalam masyarakat modern yang berhadapan dengan berbagai resiko. Resiko itu bisa membuat orang sakit dan membutuhkan penanganan medis. Atau membuat seseorang kehilangan pekerjaan dan bahkan harta bendanya. Ada berbagai cara untuk mengamankan diri dari resiko tersebut misalnya dengan asuransi. Oleh karena itu dibutuhkan tindakan dari setiap individu yang penuh tanggungjawab dan bijaksana.

Pengertian tanggung jawab menurut kamus umum bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatu sehingga tanggung jawab menurut kamus umum bahasa Indonesia berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya, Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak sengaja, tanggung jawab juga berarti berbuat sebagai perwujudan kesadaran akan kewajiban.

Ridwan halim mendefinisikan tanggung jawab hukum adalah sebagai suatu akibat lebih lanjut dari pelaksanaan peranan, baik peranan itu merupakan hak dan kewajiban maupun kekuasaan. Secara umum tanggung jawab hukum diartikan sebagai kewajiban untuk melakukan sesuatu atau berperilaku menurut cara tertentu yang tidak menyimpang dari peraturan yang telah ada.¹²

Purbacaraka berpendapat bahwa tanggung jawab hukum bersumber atau lahir atas penggunaan fasilitas dalam penerapan kemampuan setiap orang untuk menggunakan hak atau/dan melaksanakan kewajibannya, Lebih lanjut ditegaskan, setiap pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak baik yang dilakukan dengan cara tidak memadai maupun yang

¹²Khairunnisa, *Kedudukan, Peran dan tanggung Jawab Hukum Direksi*, Medan Pasca Sarjana, 2008, h. 4.

dilakukan secara memadai pada dasarnya tetap harus disertai dengan pertanggung jawaban, demikian juga dengan pelaksanaan kekuasaan.¹³

Tanggungjawab hukum dalam hukum perdata berupa tanggung jawab seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum, perbuatan melawan hukum memiliki ruanglingkup yang luas, perbuatan melawan hukum tidak hanya mencakup perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang pidana saja, tetapi apabila perbuatan tersebut bertentangan dengan undang undang lainya dan bahkan dengan ketentuan ketentuan hukum tidak tertulis seperti hukum adat. Ketentuan perundang undangan dari perbuatan melawan hukum bertujuan melindungi dan memberikan ganti rugi terhadap pihak yang dirugikan.

Dalam bahasa Indonesia, kata tanggung jawab berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh di tuntutan, dipersalahkan, di perkarakan, dan sebagainya). Menanggung diartikan sebagai bersedia memikul biaya (mengurus, memelihara), menjamin, menyatakan keadaan kesediaan untuk melaksanakan kewajiban.¹⁴

Dari pengertian diatas teori Pertanggungjawaban hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang kesediaan dari subjek hukum. Dan dari penelitian ini penulis menggunakan teori tanggung jawab hukum di bidang perdata, dimana munculnya tanggung jawab di bidang perdata adalah disebabkan karena subjek hukum tidak melaksanakan prestasi dan/atau melakukan perbuatan melawan hukum. Prestasi subjek hukum berupa melakukan sesuatu, berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu. Begitu juga dalam subjek hukum dalam hal ini apabila PT. Kereta Api Indonesia melakukan perbuatan melawan hukum, maka subjek hukum yang bersangkutan dapat dituntut membayar ganti kerugian, sebagaimana yang diatur dalam pasal 1366 KUHPerdata bahwa, setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang

¹³Purbacaraka, *Perihal Kaedah Hukum*, Bandung Citra Aditya, 2010, h. 37.

¹⁴Salim, dan Erlies SN, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Disertai Dan Tesis*, Cetakan 1, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, h. 207.

disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya.¹⁵

b. Kerangka Konseptual

Untuk memberikan arah atau pedoman yang jelas dalam penelitian ini, maka peneliti memberikan definisi–definisi terhadap istilah-istilah yang digunakan, yakni sebagai berikut :

- 1) 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.¹⁶
- 2) PT.Kereta Api Indonesia adalah Badan usaha milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api.¹⁷
- 3) Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.¹⁸
- 4) Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.¹⁹
- 5) Pertanggungjawaban adalah berkewajiban menanggung, memikul, menanggung segala sesuatunya dan menanggung akibatnya.²⁰
- 6) Ganti Rugi adalah bentuk penggantian kerugian yang diderita seorang; sanksi yang dapat dibebankan kepada debitur yang tidak memenuhi prestasi dalam suatu perikatan untuk memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga.²¹

¹⁵R Subekti, dan R Tjitrosudibio, *KUHPerdata*, Cetakan XXXIV, PT pradnya Paramita, Jakarta, 2004, h.346.

¹⁶Indonesia, *Undang-undang RI No.23 tahun 2007 Tentang PerkeretaApian, Pasal 1 butir 2*.

¹⁷Musnaini, *Analisis Kualitas Layanan Konsumen Terhadap Keunggulan Bersaing Jasa Transportasi Darat Pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kelas Argo*,Diss. Fakultas Ekonomi, Universitas Jambi, 2011.

¹⁸Az Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cetakan I, Diadit Media, Jakarta, 2014, h. 32.

¹⁹Ahmadi Miru, Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Cetakan VII, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, h. 1.

²⁰Marbun, *Kamus Hukum Indonesia*, Cetakan I, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2009, h. 332.

²¹M. Marwan, Jimmy, *Kamus Hukum*, Cetakan I, Reality Publisher, Surabaya, 2009, h. 218.

I.6 Metode Penelitian

Didalam mengungkapkan permasalahan dan pembahasan yang berkaitan dengan materi penulisan dan penelitian, data atau informasi yang akurat. Maka dari itu digunakan sarana penelitian ilmiah yang berdasarkan pada metode penelitian. Penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

a. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian kepustakaan yaitu yuridis normatif yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder yang akan dikumpulkan serta dianalisa dan diteliti. Penelitian ini mengandung teori-teori yang diperoleh dari bahan pustaka.

b. Pendekatan Masalah

Pendekatan Masalah, yang digunakan dalam penelitian hukum dapat dilakukan dengan pendekatan teoritis (hukum materiil) dan pendekatan kasus (hukum formil) yang berpedoman pada hukum positif Indonesia. Pendekatan ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif yaitu metode pendekatan yang bertujuan memaparkan suatu pernyataan yang ada dilapangan berdasarkan kaidah-kaidah hukum atau perundang-undangan yang berlaku dan ada kaitannya dengan permasalahan yang dikaji.

c. Sumber Data

Sumber bahan hukum dalam penulisan skripsi ini dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu :

1) Sumber Bahan Hukum Primer.

Merupakan bahan hukum yang mengikat atau yang membuat setiap orang taat pada hukum seperti peraturan perundang-undangan. Bahan hukum primer yang penulis gunakan di dalam penulisan skripsi ini yakni: Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, KUHPerduta dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

2) Sumber Bahan Hukum Sekunder.

Merupakan bahan hukum yang erat kaitanya dengan bahan hukum primer. Karena bersifat menjelaskan yang dapat membantu menganalisis bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini adalah buku teks, jurnal hukum, wawancara, serta bahan tertulis lainnya.

3) Sumber Bahan Hukum Tersier

Sumber hukum bahan tersier yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan penunjang yang menjelaskan dan memberikan informasi bahan hukum primer yang diperoleh secara langsung melalui wawancara dan hukum sekunder berupa kamus-kamus hukum, media internet, buku petunjuk atau buku pegangan, ensiklopedia serta buku mengenai istilah-istilah yang sering dipergunakan mengenai perlindungan konsumen dan tanggung jawab.

d. Metode Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, penulis menggunakan menggunakan teknik data adalah *library research* (penelitian kepustakaan) yaitu penelitian terhadap berbagai buku ilmiah, peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan judul skripsi ini dan juga melakukan Wawancara Kepada pihak PT. Kereta api Indonesia (DOP Kota Bogor).

e. Teknik Analisa Data

Studi kepustakaan dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari buku-buku, kamus besar Bahasa Indonesia, hasil penelitian, jurnal, internet (Website), dan praktisi hukum yang berkaitan dengan Pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia Terhadap Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

I.7Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam bab I ini penulis menguraikan mengenai latar belakang, perumusan masalah, ruang lingkup penulisan,

tujuan dan manfaat penulisan, kerangka teori dan kerangka konseptual, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PT.KERETA API INDONESIA DAN PERLINDUNGAN KONSUMEN

Dalam bab II ini menjelaskan sejarah PT.Kereta Api Indonesia, Hak dan kewajiban PT.Kereta Api Indonesia, Jenis-jenis kereta api, Dasar hukum Kereta Api Indonesia, pengertian Konsumen, pengertian Perlindungan Konsumen, pengertian pelaku usaha, hak, kewajiban para pelaku usaha dan Tanggung jawab pelaku usaha.

BAB III KASUS KETERLAMBATAN DAN KECELAKAAN KERETA API OLEH PT.KERETA API INDONESIA

Bab ini akan membahas mengenai kasus keterlambatan kereta dan kasus kecelakaan kereta api KRL dan analisa penyelesaian kasus keterlambatan dan kecelakaan kereta api KRL oleh PT.Kereta Api Indonesia.

BAB IV ANALISA PERTANGGUNGJAWABAN PT. KERETA API INDONESIA AKIBAT KETERLAMBATAN WAKTU DAN GANTI RUGI TERHADAP PENUMPANG AKIBAT KECELAKAAN.

Bab ini akan menjelaskan kepada konsumen tentang tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia KRL dalam keterlambatan waktu dan ganti rugi terhadap penumpang akibat kecelekaan kereta api KRL.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisikan tentang kesimpulan untuk menjawab rumusan masalah dan saran terhadap hasil penelitian.