

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memberikan kontribusi krusial dalam mendorong perkembangan wilayah, pertumbuhan ekonomi dan menyatukan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Transportasi sebagai faktor utama pendorong mobilitas masyarakat dalam sistem kemasyarakatan, sistem pemerintahan, dan sistem kehidupan.¹ Perkembangan transportasi mampu menghubungkan jarak antara satu kota dengan kota lainnya, sehingga memudahkan kegiatan sehari-hari.² Jenis pengangkutan yang ada di Indonesia terbagi menjadi pengangkutan laut, udara, dan darat.

Mobilitas masyarakat yang tinggi di wilayah darat menjadikan transportasi darat digemari, terkhusus kereta api.³ Kereta api ialah moda transportasi umum yang bergerak dengan kepala kereta api atau lokomotif (transportasi yang beroperasi dengan tenaga gerak sendiri) serta rangkaian gerbong ataupun keretanya disambungkan dengan gerbong lainnya.⁴ Kereta api mampu mengangkut penumpang ataupun barang pada jumlah yang besar karena ukuran gerbongnya yang cenderung lebih besar dan luas. Kereta api termasuk dalam transportasi darat yang memiliki konsumsi bahan bakar

¹ Dian Kurniati Rahayu dan Sri Martini, Peran Moda Transportasi Darat dalam Mobilitas Tenaga Kerja, *Jurnal Transportasi*, Vol. 22, No. 2, 2022, Hal. 3.

² *Ibid.*, Hal.7.

³ Dewa Dwi Putra, Rayhan Dhevano, dan Haura Luthfiah, Peningkatan Mutu Transportasi Umum demi Kenyamanan dan Keamanan Pengguna, *Majalah Ilmiah FISIP UNTAG Semarang*, Vol. 20, No 1, 2013, Hal. 23.

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, Hal. 91.

relatif rendah.⁵ Mempertimbangkan keunggulan dari kereta api tersebut, maka tidak mengherankan jika masyarakat memanfaatkan dan mengandalkan kereta api sebagai salah satu upaya untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan raya.

Kereta api merupakan sarana kendaraan umum yang memakai jalan rel, sehingga lebih memberikan efektivitas serta efisiensi. Keunggulan tersebut terbukti dari kapasitas angkutnya yang lebih besar, baik untuk penumpang maupun barang, dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya.⁶ Kriteria pemilihan transportasi dilakukan dengan pertimbangan pada faktor ketepatan waktu, kenyamanan, keselamatan, keamanan, kecepatan, kepuasan, keteraturan jadwal dan kesenangan seperti harga yang terjangkau.⁷ Selain efisien dan efektif, kereta api juga menawarkan kemudahan beraktivitas dengan sarana yang murah dan cepat.

Dewasa ini penggunaan transportasi umum lebih banyak digemari dengan alasan dapat mengatasi jumlah kemacetan di jalanan kota. Kota Surabaya, Kertosono, Blitar ialah salah satu dari banyaknya kota yang memiliki letak strategis di Provinsi Jawa Timur yang saling tersambung melalui jalur Kereta Api Lokal Kelas Ekonomi Dhoho, sehingga Kereta Api

⁵ *Ibid.*, Hal. 25.

⁶ Dewa Ayu Nyoman Sriastuti, Kereta Api Pilihan Utama sebagai Moda Alternatif Angkutan Umum Massal, *Paduraksa*, Vol. 4, No. 1, 2019, Hal. 28.

⁷ Ketut Biomantara, Peran Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan, *Cakrawala Jurnal Humaniora*, Vol. 19, No. 1, 2019, Hal. 4.

Lokal Dhoho ini menjadi transportasi umum favorit bagi masyarakat sekitar untuk mendukung aktivitas dengan sarana murah dan cepat.⁸

Berdasarkan Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia Nomor KEP.U/LL/003/XI/1/KA-2015 Tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang, kereta api diklasifikasikan menjadi 3 (tiga) kelas berdasarkan kelas pelayanan umum yang diberikan, yaitu kereta api kelas ekonomi, bisnis, dan eksekutif. Penulis dalam penelitian ini memusatkan perhatian pada kereta api kelas ekonomi khususnya Kereta Api Lokal Dhoho. Pada kereta api lokal atau perkotaan tidak menyediakan kelas pelayanan umum seperti pada kereta api antar kota, sehingga pada kereta api lokal hanya menyediakan kelas pelayanan ekonomi. Transportasi massal seperti kereta api kelas ekonomi sangat menjadi andalan masyarakat, terutama bagi mereka yang memiliki keterbatasan ekonomi.

Penumpang dengan daya beli rendah lebih condong untuk memilih untuk menaiki kereta api ekonomi dengan fasilitas terbatas daripada kereta api kelas eksekutif yang memiliki fasilitas lebih lengkap.⁹ Standar layanan pada kereta api kelas ekonomi saat ini sepertinya mencakup semua keterbatasan fasilitas dan pelayanan, di mana penumpang hanya diberikan fasilitas yang sangat minim. Meskipun kereta api kelas ekonomi mencakup

⁸ Muhammad Asrul Nuh dan Mukhtar Thahir Syarkawi, Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum dan Angkutan Kota bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional, *Jurnal Kontruksi*, Vol. 1, No. 2, 2022, Hal. 5.

⁹ Justicia Mayrendika Gracia Istia dan Gianto, Aturan Penjualan Tiket Tanpa Tempat Duduk Bertentangan dengan Hak Konsumen, *Jurnal Bisnis Hukum*, Vol. 2, No. 2, 2018, Hal. 3.

fasilitas publik yang terjangkau dan terbatas, namun kurang memperhatikan aspek keamanan, keselamatan, dan kenyamanan penumpangnya.¹⁰

PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya sebagai anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki tugas untuk mengelola pelayanan perjalanan kereta api lokal yang ada di wilayah agar memenuhi standart pelayanan minimum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Pereketaapian dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api. Oleh karena itu.¹¹ Namun, dalam penerapannya terdapat ketidaksesuaian standart pelayanan minimum oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya yang menimbulkan kerugian bagi penumpang dalam menggunakan layanan Kereta Api Lokal Dhoho dengan tiket tanpa kursi. Kerugian yang timbul tersebut berupa kerugian materiil maupun kerugian imateriil.

Penelitian ini bermula dari isu atau permasalahan terkait standar pelayanan minimum yang masih diabaikan dalam hal penjualan tiket tanpa kursi yang umumnya dijual karena tiket dengan kursi telah habis terjual. Permasalahan tersebut terjadi pada kalangan masyarakat yang menggunakan Kereta Api Lokal Dhoho, dilihat pada postingan akun Instagram @blitarasyik dan @malangterkini memperlihatkan kondisi penumpang yang

¹⁰*Ibid.*, Hal. 5.

¹¹ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, pada tanggal 22 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, di Kantor PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya

berkerumum di sepanjang koridor, ujung gerbong, dan bordes.¹² Pada postingan tersebut juga banyak konsumen kereta api lokal yang mengomentari dengan menyatakan kurangnya kenyamanan dan keamanan pada layanan kereta api tersebut. Masyarakat memprotes kebijakan PT. Kereta *Commuter* Indonesia yang menjual tiket tanpa kursi pada kereta lokal yang mana rangkaian desain keretanya menggunakan kereta api antarkota bukan perkotaan, sehingga tidaklah tepat jika ada penumpang yang harus berdiri.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak PT. Kereta *Commuter* Indonesia, sepanjang tahun 2023 terdapat beberapa kasus terkait keluhan pelayanan oleh penumpang Kereta Api Lokal Dhoho dengan tiket tanpa kursi, penulis mengambil salah satu kasus yaitu penumpang yang terjatuh dari kereta dan mengalami beberapa luka.¹³ Peristiwa terjadi di salah satu stasiun yang ada di kota Sidoarjo. Kondisi kereta pada saat itu sedang ramai karena jam aktivitas para pekerja yang melakukan perjalanan dari Sidoarjo ke Surabaya. Para penumpang yang duduk di dalam Kereta Api Lokal Dhoho berdesak-desakan dengan penumpang yang berdiri. Ketika kereta akan berhenti di stasiun para penumpang saling dorong untuk dapat segera keluar dari kereta, akibat saling dorong tersebut salah satu korban terjatuh dan mengalami luka, hal ini diakibatkan karena korban tidak dapat ruang yang

¹²Erliana Riady, “Warganet Sorot Sesaknya KA Lokal Dhoho-Penataran”, <https://www.detik.com/jatim/berita/d-6830205/warganet-sorot-sesaknya-ka-lokal-dhoho-penataran-begini-respons-pt-kcl>, Diakses pada tanggal 8 Oktober 2023, Pukul 20.15 WIB.

¹³Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 22 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis

cukup untuk berdiri dan tidak ada pegangan untuk korban mempertahankan posisi berdiri, sehingga korban terjatuh dan mengalami beberapa luka gores dan tangan kanan terkilir karena berbenturan yang keras.

Diadakannya tiket tanpa kursi akan tetapi tempat yang memadai bagi penumpang dengan tiket tanpa kursi selama perjalanan tidak disediakan, serta tidak disediakan fasilitas pegangan sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api. Kondisi tersebut mengakibatkan penumpang yang memiliki tiket tanpa kursi harus berada di ujung-ujung gerbong, sepanjang koridor, dan di bordes. Hal ini tentu membuat penumpang lain merasa tidak nyaman karena mereka kekurangan ruang dan berdesakan dengan penumpang yang tidak mendapat kursi. Kereta Api Lokal Dhoho pada rangkaian gerbongnya tidak mendukung adanya penumpang berdiri karena Kereta Api Lokal Dhoho termasuk dalam kualifikasi kereta antarkota dengan sistem setiap penumpang memiliki kursinya masing-masing. Oleh karena itu, pada Kereta Api Lokal Dhoho tidak menyediakan pegangan yang seharusnya ada dalam kereta api perkotaan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api juga mengatur mengenai ketentuan ruang mengangkut penumpang berdiri maksimum 1m^2 untuk 6 orang. Akan tetapi ruang berdiri pada kereta api lokal tidak memenuhi aturan tersebut, sehingga bertentangan dengan standar pelayanan

minimum yang harus mencakup keselamatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api.

Terkait dengan harga tiket antara penumpang dengan kursi dan penumpang tanpa kursi diberikan harga yang sama.¹⁴ Persamaan harga tiket bagi seluruh penumpang baik dengan kursi maupun tanpa kursi seharusnya diiringi persamaan hak dan kewajiban bagi penumpang, akan tetapi dalam praktiknya penumpang tanpa kursi melakukan kewajiban yang sama seperti penumpang yang mendapatkan kursi. Namun, penumpang memperoleh hak yang tidak sama yaitu tidak memperoleh kursi selama perjalanan. Selain itu, berkaitan dengan jangka waktu tempuh juga berbeda antara KRL dengan Kereta Api Lokal Dhoho. KRL hanya menempuh waktu 2 (dua) jam untuk sampai distasiun terakhir, sedangkan Kereta Api Lokal Dhoho membutuhkan waktu hingga 5 (lima) jam agar tiba di stasiun tujuan Blitar. Jangka waktu perjalanan yang panjang membuat penumpang tanpa kursi harus berdiri selama perjalanan tersebut. Keadaan tersebut tentu dapat menyebabkan masalah kesehatan jika dilakukan dengan intensitas yang tinggi serta dalam waktu yang tidak sebentar.

Alasan mengapa penulis mengambil pembahasan dengan judul Perlindungan Hukum terhadap Penumpang dengan Tiket Tanpa Kursi pada Kereta Api Lokal Dhoho atas Perbuatan Melawan Hukum PT. Kereta

¹⁴ Tiket.com, "Pesan Tiket Kereta Api Dhoho", <https://www.tiket.com/kereta-api/ka/dhoho>, Diakses pada tanggal 9 November 2023, Pukul 15.45 WIB.

Commuter Indonesia adalah berangkat dari permasalahan munculnya kerugian dalam masyarakat pada Kereta Api Lokal Dhoho terkait dengan pemberlakuan tiket tanpa kursi yang mengesampingkan standar pelayanan minimum atas kenyamanan, keamanan, keselamatan, serta kesetaraan pada penggunaan jasa. Selain itu, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya dalam penjualan tiket tanpa kursi tidak diimbangi dengan fasilitas yang memadai sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, oleh karena itu, diperlukan analisis yang lebih menyeluruh dan mendalam mengenai permasalahan penerapan standart layanan minimum kereta api lokal pada tiket tanpa kursi berdasarkan peraturan hukum yang berlaku dan perlindungan hukum bagi penumpang kereta api lokal dengan tiket tanpa kursi yang mengalami kerugian.

Keterkaitan antara konsentrasi perdata dengan judul yang penulis angkat dalam penelitian skripsi ini adalah berkaitan pada kedudukan PT. Kereta *Commuter* Indonesia yang menjadi anak perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan bagian dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Badan Usaha Milik Negara merupakan badan penyelenggara usaha yang semua atau beberapa modalnya dipunyai oleh negara lewat penyertaan secara langsung yang bersumber pada kekayaan negara yang terpisahkan, terkait dengan penyertaan modal diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2016 Tentang Perubahan atas Peraturan

Pemerintah Nomor 44 Tahun 2005 Tentang Tata Cara Penyertaan dan Penatausahaan Modal Negara pada Badan Usaha Milik Negara dan Perseroan terbatas, menyebutkan bahwa pembagian BUMN terdiri atas 2 (dua) jenis yaitu perusahaan perseroan dan perum atau perusahaan umum.

Pasal 1 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2016 menjelaskan bahwa, perusahaan perseroan merupakan Badan Usaha Milik Negara yang berwujud perseroan terbatas dimana modalnya terbagi dalam saham yang seluruh atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh negara. Tujuan utamanya ialah untuk meningkatkan keuntungan, sedangkan Pasal 1 Ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2016, perusahaan umum atau perum merupakan Badan Usaha Milik Negara yang keseluruhan modalnya menjadi kepemilikan negara serta tidak dibagi dalam saham, dengan tujuan untuk memberikan manfaat kepada public berbentuk penyediaan barang atau jasa yang berkualitas baik serta mengejar keuntungan yang berpedoman pada prinsip pengelolaan perusahaan.

Didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2016 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2005 Tentang Tata Cara Penyertaan dan Penatausahaan Modal Negara pada Badan Usaha Milik Negara dan Perseroan terbatas, maka dapat diketahui bahwa PT. Kereta *Commuter* Indonesia termasuk dalam jenis perusahaan perseroan yang mana dalam penyertaan modalnya terbagi dalam saham, sehingga investor ataupun pemerintah daerah mendapat peluang untuk

menyelenggarakan pengangkutan kereta api di Indonesia. Terkait dengan status PT. Kereta *Commuter* Indonesia sebagai bagian dari BUMN yang termasuk dalam perusahaan perseroan maka dapat dilihat pula jika perusahaan tersebut termasuk dalam badan hukum perdata. Hal tersebut didasarkan pada BUMN, sebagai perusahaan yang sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara dari kekayaan negara yang dipisahkan, bukanlah lembaga pemerintah, melainkan lembaga yang menjalankan kegiatan usaha. Oleh karena itu, BUMN bukanlah bagian dari instansi pemerintah.

Berdasarkan penjelasan di atas maka, ketidaksesuaian penerapan standart pelayanan minimum (SPM) pada Kereta Api Lokal Dhoho terhadap penumpang tanpa kursi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Orang dengan Kereta Api termasuk pada *Onrechtmatige Daad* atau Perbuatan Melawan Hukum dalam bidang perdata. Perbuatan yang dilakukan oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia di bidang hukum perdata termasuk dalam Perbuatan Melawan Hukum sesuai Pasal 1365 KUHPperdata yang menjelaskan sudah ada peraturan hukum yang berlaku terhadap suatu perbuatan tetapi dengan sengaja dilanggar oleh seseorang dan berbenturan dengan hak seseorang lainnnya atau kewajiban hukumnya sendiri, sehingga terdapat keterkaitan dengan konsentrasi hukum perdata karena permasalahan yang penulis angkat merupakan permasalahan perbuatan melawa hukum dalam bidang perdata.

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah penulis jelaskan, penulis merasa tertarik untuk mengadakan penelitian lebih lanjut

dan mengeksplorasi isu-isu yang belum dijelaskan dalam penelitian sebelumnya, menjadikannya sebagai suatu inovasi atau kemajuan. Oleh karena itu, menjadikan penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti sebagai bentuk karya ilmiah (skripsi) dengan judul: **“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG DENGAN TIKET TANPA KURSI PADA KERETA API LOKAL DHOHO ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM PT. KERETA *COMMUTER* INDONESIA”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana aspek Perbuatan Melawan Hukum dalam penerapan standar pelayanan minimum terhadap penumpang dengan tiket tanpa kursi oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia pada Kereta Api Lokal Dhoho?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian akibat adanya perbuatan melawan hukum pada layanan tiket tanpa kursi?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan, berikut ini dipaparkan tujuan penelitian:

1. Untuk mengetahui dan memahami aspek Perbuatan Melawan Hukum dalam penerapan standar pelayanan minimum terhadap penumpang

dengan tiket tanpa kursi oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia pada Kereta Api Lokal Dhoho.

2. Untuk mengetahui dan memahami perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian akibat adanya perbuatan melawan hukum pada layanan tiket tanpa kursi.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan penulisan skripsi ini diharapkan hasil penelitian mampu memberikan manfaat baik dalam bentuk teoritis maupun praktis. Manfaat dari penelitian yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan dan memvalidasi hukum yang menunjukkan konsistensi dalam menghadapi fakta yang ada. Harapannya hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi kemajuan ilmu pengetahuan, pemahaman masyarakat, serta seluruh pihak yang terlibat dalam mempelajari dan menguasai teori yang diajarkan.

- a. Untuk memperdalam dan menerapkan teori yang telah dipelajari penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.
- b. Untuk menambah pengetahuan dan informasi terkait layanan penumpang Kereta Api Lokal Dhoho dengan tiket tanpa kursi jurusan Surabaya-Blitar dengan baik selama ini.

- c. Diharapkan dapat memberikan kontribusi pengetahuan terhadap perlindungan hukum terhadap penumpang kereta api lokal akibat adanya Perbuatan Melawan Hukum pada layanan tiket tanpa kursi.
- d. Diharapkan dapat memberikan kontribusi pengetahuan untuk dijadikan sebagai arah penelitian yang lebih lanjut pada masa yang akan datang.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini memberikan manfaat bagi peneliti dalam hal mendapatkan pengalaman baru dan meningkatkan kemampuan yang mendalam dalam menerapkan suatu ilmu, terutama terkait layanan penumpang kereta api.

- a. Penelitian ini diharapkan membawa hasil yang mampu memberikan kontribusi berharga bagi pihak yang terkait dengan penumpang Kereta Api Lokal Dhoho pada tiket tanpa kursi dengan rute Surabaya-Blitar.
- b. Memberikan bahan referensi bagi pembaca tentang perlindungan hukum bagi penumpang kereta api lokal akibat Perbuatan Melawan Hukum pada layanan tiket tanpa kursi.
- c. Dengan adanya penelitian ini dapat membantu memberikan informasi serta pemahaman terkait perlindungan hukum bagi penumpang kereta api lokal dengan layanan tiket tanpa kursi.

1.5 Keaslian Penulisan

Adapun penelitian ini belum pernah diteliti atau dipecahkan terlebih dahulu oleh peneliti terdahulu, dimana memang permasalahan yang diangkat penulis merupakan permasalahan baru dan memiliki kebaruan yang berbeda dengan penelitian terdahulu. Sehingga, dilampirkan *novelty* yang dapat digunakan sebagai penunjang dalam penulisan skripsi ini, sebagai berikut:

No	Skripsi	Rumusan Masalah	Persamaan	Perbedaan
1.	Nurul Ainunisya, Judul 'Kajian Yuridis terhadap Perlindungan Hukum bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang, Universitas Islam Sultan Agung Semarang, Tahun 2023.	1. Bagaimana Perlindungan Hukum bagi penumpang kereta api? 2. Bagaimana perlindungan hukum bagi pengguna pengangkutan barang?	Memiliki persamaan dengan penelitian penulis dalam hal pembahasan terkait perlindungan hukum bagi penumpang.	Terdapat perbedaan yaitu pada penelitian terdahulu fokus penelitian ialah mengkaji perlindungan hukum bagi penumpang dan pengangkutan barang dalam jenis kereta api antarkota, sedangkan penelitian penulis terfokus pada perlindungan hukum kepada pengguna jasa kereta api lokal atas perbuatan melawan hukum oleh PT. Kereta <i>Commuter</i> Indonesia pada layanan tiket tanpa kursi.
2.	Mahayu Wanis Syafirati, Judul 'Perlindungan Konsumen	1. Bagaimana perlindungan konsumen pengguna jasa	Memiliki persamaan dengan penelitian	Terdapat perbedaan yaitu fokus penelitian ini adalah mengkaji

	<p>Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Universitas Sebelas Maret, Tahun 2014.</p>	<p>transportasi kereta api berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ?</p> <p>2. Bagaimana Implementasi perlindungan hak-hak pengguna jasa transportasi kereta api dalam Undang-Undang Perkeretaapian ?.</p>	<p>penulis yaitu menjelaskan terkait perlindungan hukum untuk penumpang kereta api.</p>	<p>implementasi perlindungan hukum yang diberikan oleh PT. KAI kepada penumpang kereta api antarkota ditinjau berdasarkan UU nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Sedangkan penelitian penulis terfokus pada perlindungan hukum kepada pengguna jasa kereta api lokal akibat adanya perbuatan melawan hukum oleh PT. Kereta <i>Commuter</i> Indonesia pada layanan tiket tanpa kursi.</p>
3.	<p>Winda Puspita Sari, Judul 'Perlindungan Konsumen terhadap Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Kelas Ekonomi', Universitas Jember, Tahun 2013.</p>	<p>1. Bagaimana akibat hukum jika PT. KAI dalam memberikan layanan tidak sesuai dengan standart layanan Minimum (SPM)?</p> <p>2. Bagaimana tanggung jawa PT. KAI terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam penggunaan</p>	<p>Memiliki persamaan dengan penelitian penulis yaitu membahas perlindungan hukum bagi penumpang kereta api.</p>	<p>Terdapat perbedaan yaitu fokus penelitian terdahulu membahas akibat hukum jika PT. KAI tidak memberikan pelayanan sesuai dengan Stadar Pelayanan Minimum (SPM) dan tanggung jawabnya. Sedangkan penelitian penulis terfokus pada perlindungan hukum terhadap</p>

		transportasi kereta api?		penumpang kereta api lokal akibat adanya perbuatan melawan hukum oleh PT. Kereta <i>Commuter</i> Indonesia pada layanan tiket tanpa kursi.
--	--	--------------------------	--	--

Tabel 1.1: Pembaharuan Penulisan

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis dan Sifat Penelitian Hukum

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum, karena penulis mengkaji hukum positif yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran mengenai perlindungan hukum bagi pengguna layanan tiket tanpa kursi pada kereta api lokal yang bertujuan untuk menganalisis fenomena hukum di masyarakat terkait adanya perbuatan melawan hukum oleh PT. Kereta Commuter Indonesia dalam mengoperasikan Kerangka Kereta Api Lokal Dhoho yang tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum. Pada penulisan skripsi ini, sifat penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis empiris.

Penelitian yuridis empiris melibatkan pengumpulan data langsung dari sumber aslinya, yang bisa berupa wawancara atau pendapat dari individu atau kelompok terkait.¹⁵ Menurut Soejono Soekanto, menjelaskan bahwa penelitian hukum empiris mencakup dua jenis, yaitu penelitian untuk mengidentifikasi hukum yang tidak

¹⁵ Bambang Waluyo, *Op.Cit.*, Hal. 15.

tertulis dan penelitian untuk mengevaluasi efektivitas hukum.¹⁶ Penelitian yuridis empiris merupakan pendekatan dalam penelitian hukum yang bertujuan untuk mengamati hukum dalam konteks praktis dan mengkaji implementasinya dalam masyarakat.¹⁷ Metode empiris yang digunakan dalam penelitian skripsi ini, yaitu data dan informasi studi lapangan yang dikumpulkan dari PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya yang digunakan untuk menjawab permasalahan terkait perlindungan hukum terhadap penumpang Kereta Api Lokal Dhoho dengan tiket tanpa kursi.

1.6.2 Pendekatan

Penulis melakukan penelitian secara prosedural dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yang ada yakni dengan melakukan proses penelaahan terhadap suatu regulasi atau peraturan yang berkaitan dengan permasalahan atau isu hukum yang sedang diteliti.¹⁸ Pendekatan perundang-undangan yang digunakan untuk meneliti semua peraturan perundang-undangan yang relevan dengan masalah hukum yang dihadapi, dengan kesimpulan kajian dijadikan sebagai pendapat hukum tentang cara penyelesaiannya.¹⁹ Pada pendekatan ini yang penulis gunakan sebagai acuan ialah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63

¹⁶ Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, *Penelitian Hukum (legal reserch)*, Sinar Grafika, Jakarta, 2014, Hal. 16.

¹⁷ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram, Mataram University Pers, 2020, Hal. 83.

¹⁸ Peter Mahmud Marzuki. *Op Cit.* Hal. 93.

¹⁹ *Ibid.*, Hal. 133.

Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta.

1.6.3 Bahan Hukum

Pada penelitian yuridis empiris, bahan hukum dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu, bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum, sebagai berikut.

1. Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum primer mempunyai sifat otoritatif atau memiliki otoritas, yang mana di dalamnya termasuk peraturan perundang-undangan, dan catatan resmi keputusan legislative maupun hakim.²⁰ Bahan Hukum dari penelitian ini terdiri dari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian, yaitu:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata,
- b. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian,
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Data primer merupakan informasi yang diperoleh secara langsung dari sumbernya melalui berbagai metode seperti wawancara, observasi, atau dalam bentuk dokumen

²⁰ Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, Hal. 105.

tidak resmi, yang kemudian diolah oleh peneliti.²¹ Pada penelitian ini hasil wawancara dan pengambilan data dari PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya merupakan data primer yang digunakan.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan data yang didapat dari berbagai dokumen resmi, buku, serta karya-karya terkait yang berkaitan dengan objek penelitian. Hal ini mencakup hasil penelitian sebelumnya dalam bentuk buku hukum, jurnal hukum, bahan internet, pendapat para ahli hukum, kasus-kasus hukum, laporan, skripsi, tesis, dan disertasi sepanjang relevan dengan objek yang dikaji dalam penelitian.²² Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Buku-buku hukum yang ditulis oleh para ahli hukum,
- b. Jurnal-jurnal hukum,
- c. Pandangan dari para sarjana atau ahli hukum,
- d. Kamus Hukum,
- e. Situs Internet yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang kereta api lokal dengan tiket tanpa kursi.

²¹ *Ibid.*, Hal. 106.

²² *Ibid.*

3. Bahan Non Hukum

Bahan non hukum merupakan data yang berasal dari bahan diluar ilmu hukum yang mampu mendukung penjelasan dan penyelesaian masalah penelitian hukum. Bahan non hukum merujuk pada sumber data yang memberikan penjelasan atau interpretasi terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.²³ Bahan non hukum yang digunakan dalam penelitian ini ialah wawancara dengan PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya dan penumpang Kereta Api Lokal Dhoho.

1.6.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Peneliti menggunakan metode pengumpulan data melalui studi kepustakaan, observasi lapangan, dan wawancara. Proses pengumpulan bahan hukum primer dilakukan dengan mempelajari dan memahami peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan objek penelitian skripsi. Proses pengumpulan bahan hukum sekunder dilakukan dengan cara studi kepustakaan mencakup penelaahan terhadap jurnal ilmiah hukum, artikel hukum daring, *e-book*, literatur buku hukum, dan peraturan hukum yang relevan dengan isu perlindungan hukum bagi penumpang kereta api lokal terkait tiket tanpa kursi. Sedangkan, proses pengumpulan bahan non hukum dilakukan dengan cara studi observasi dan wawancara.

²³ Rahman Amin, *Pengantar Hukum Indonesia*, CV. Budi Utama, Yogyakarta, 2019, Hal. 62.

Lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penulisan skripsi ini adalah PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya yang beralamat di Jalan R.A. Kartini, Nomor 159, DR. Soetomo, Kecamatan Tegalsari, Kota Surabaya, Jawa Timur dan Stasiun Wonokromo yang beralamat di Jalan Jagir, Kecamatan Wonokromo, Surabaya, Jawa Timur. Studi observasi dilakukan dengan melihat langsung bagaimana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya pada Kereta Api Lokal Dhoho. Wawancara dilakukan secara langsung dengan narasumber Bapak Joko dan Bapak Amry selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya.

1.6.5 Analisis Bahan Hukum

Tahap yang dilakukan penulis dalam melakukan analisis bahan hukum adalah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

1. Reduksi Data

Miles dan Huberman menyatakan bahwa tahapan pertama dalam analisis data kualitatif adalah reduksi data, yakni proses menyederhanakan data agar dapat sesuai dengan

keperluan dan untuk mengekstrak informasi yang relevan.²⁴ Data yang telah direduksi, yang meliputi hasil pengamatan lapangan, wawancara, dan sebagainya, seringkali memiliki struktur yang rumit. Semua data yang terkumpul akan disortir menjadi tiga kategori meliputi data yang sangat penting (urgent), data yang kurang penting, dan data yang tidak penting. Data yang dianggap tidak relevan akan dikeluarkan dari analisis, sementara yang penting akan dipertahankan. Proses ini akan menghasilkan data yang lebih sederhana dan sesuai dengan kebutuhan peneliti, namun masih mencakup informasi yang signifikan dari keseluruhan data yang telah dikumpulkan.

2. Penyajian Data

Pada analisis data kualitatif, penyajian data penelitian menjadi penting untuk memastikan tampilan data yang terstruktur, sistematis, dan rapi. Hasil dari proses penyajian ini bukan lagi data mentah, melainkan telah membentuk suatu informasi yang dapat dimengerti dan digunakan.

3. Penarikan Kesimpulan

Data yang telah dikelompokkan dan disusun kemudian dipresentasikan menggunakan pola atau teknik tertentu untuk menghasilkan suatu simpulan. Hasil simpulan

²⁴ Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif*, UI Press, Jakarta, 2007, Hal. 174.

ini seringkali berupa informasi yang ditempatkan dalam laporan penelitian, khususnya dalam bagian kesimpulan, sehingga pembaca dapat mengevaluasi kesimpulan tersebut.

1.6.6 Sistematika Penulisan

Penelitian dalam penulisan ini menggunakan sistematika yang bertujuan untuk memberikan suatu gambaran dalam pembahasan penelitian ini. Penelitian diangkat dengan judul **“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PENUMPANG DENGAN TIKET TANPA KURSI PADA KERETA API LOKAL DHOHO ATAS PERBUATAN MELAWAN HUKUM PT. KERETA *COMMUTER* INDONESIA.”** pada penelitian ini akan membagi gambaran atau penjelasan menjadi 4 bab sebagaimana uraian secara menyeluruh mengenai inti dari masalah yang akan dibahas pada skripsi ini.

Bab pertama, pada bab ini akan diberikan gambaran mengenai Pendahuluan. Pada bab pendahuluan akan diberikan uraian secara umum dan menyeluruh mengenai topik dan pokok pembahasan permasalahan penelitian, pada bab ini terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, metode penelitian, dan kajian pustaka yang digunakan pada penelitian. Bab pendahuluan dimaksudkan sebagai bentuk pengantar agar memudahkan para pembaca untuk memahami secara garis besar permasalahan yang ada pada penelitian skripsi ini

yakni berkaitan dengan perlindungan konsumen pada penumpang kereta api lokal dengan tiket tanpa kursi.

Bab kedua, dalam bab ini akan membahas mengenai rumusan masalah pertama yaitu aspek Perbuatan Melawan Hukum dalam penerapan standar pelayanan minimum terhadap penumpang dengan tiket tanpa kursi oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia pada Kereta Api Lokal Dhoho. Pada bab ini terdapat 2 (dua) sub bab pembahasan, sub bab pertama membahas mengenai aspek Perbuatan Melawan Hukum dalam penerapan tiket tanpa kursi oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia pada Kereta Api Lokal Dhoho. Sub bab kedua, kesesuaian standar pelayanan minimum pada Kereta Api Lokal Dhoho terhadap penumpang dengan tiket tanpa kursi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standart Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.

Bab ketiga, dalam bab ini membahas mengenai rumusan masalah kedua yaitu perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kerugian akibat adanya Perbuatan Melawan Hukum pada layanan tiket tanpa kursi. Pada bab ini terdapat 2 (dua) sub bab pembahasan, sub bab pertama membahas mengenai perlindungan hukum bagi penumpang dengan tiket tanpa kursi yang mengalami kerugian pada Kereta Api Lokal Dhoho. Sub bab kedua, membahas mengenai tanggung jawab PT. Kereta *Commuter* Indonesia terhadap kerugian yang dialami oleh penumpang.

ke tempat tujuan (akhir aktivitas pengangkutan).²⁶ Secara prinsip, transportasi berfungsi sebagai sarana untuk mengalihkan benda ataupun perorangan dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan tujuan meningkatkan efisiensi dan nilai tambah, oleh karena itu, dengan keberadaan alat angkut dapat diselenggarakan pengalihan benda yang dirasa kurang memberikan manfaat pada tempat asal ke lokasi dimana benda lebih dapat dirasakan manfaatnya.²⁷

Pada perspektif hukum perdata, hukum pengangkutan adalah sekumpulan regulasi yang didasarkan pada prinsip-prinsip tertentu dan memiliki tujuan meregulasi hubungan hukum yang timbul akibat kebutuhan pengalihan benda dan/atau orang dari satu lokasi ke lokasi lain untuk pemenuhan perjanjian yang terjadi dari kesepakatan tertentu, termasuk dalam hal ini perjanjian untuk menyediakan jasa pengangkutan.²⁸ Hukum pengangkutan ialah bidang hukum yang meregulasi aktivitas bisnis pengangkutan, baik itu di udara, laut, darat, maupun perairan pedalaman, serta merupakan bagian tak

²⁶ Idham Manaf dan Lenny Nadriana, *Hukum Pengangkutan*, Lembaga Studi Hukum Indonesia (LSHI), Jakarta, 2023, Hal 112.

²⁷ Paramitha Rahma Ristyanti, Tanggung Jawab Para Pihak terhadap Kerugian dalam Pengangkutan Sepeda Motor, *Universitas Diponegoro Law Journal*, Vol. 5, No. 5, 2019, Hal.2.

²⁸ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, PT. Imtermasa, Jakarta, 2003, Hal 22.

terpisahkan dari hukum bisnis yang terkait erat dengan hukum perdata.²⁹

1.7.1.2 Asas-Asas Hukum Pengangkutan

Asas-asas hukum pengangkutan terdiri dari dua jenis, yakni asas yang bersifat publik dan asas yang bersifat privat.³⁰ Asas yang bersifat publik adalah dasar hukum pengangkutan yang berlaku dan relevan bagi seluruh orang yang terlibat, termasuk mereka yang terlibat dalam pengangkutan, pihak ketiga yang terkait, serta pihak pemerintah.³¹ Sementara itu, asas-asas yang bersifat privat hanya diberlakukan dan relevan untuk para pihak yang terlibat dalam pengangkutan bisnis, yakni pengangkutt dan penumpang atau pengiirim barang.³²

1. Asas Hukum Pengangkutan Publik

Terdapat beberapa asas hukum pengangkutan yang memiliki sifat umum atau bersifat publik, yakni meliputi:³³

- a. Asas manfaat mengamanatkan jika pengangkutan wajib membawa manfaat untuk kemanusiaan, meningkatkan kemakmuran rakyat, perkembangan kehidupan yang berkelanjutan untuk rakyat,

²⁹ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT. Raja Grafindo Persada, Depok, 2013, Hal. 154.

³⁰ Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahrial, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Pustaka Iltizam, Surakarta, 2019, Hal 22.

³¹ *Ibid.*, Hal. 23.

³² Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hal. 17.

³³ *Ibid.*, Hal. 18

dan solusi meningkatkan ketahanan dan keamanan bangsa.

- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, menegaskan jika pelaksanaan bisnis di sektor pengangkutan bertujuan untuk mewujudkan tujuan dan pendapat nasional yang mampu melibatkan semua komponen masyarakat, didorong dengan semangat gotong royong.
- c. Asas adil dan merata yaitu, menegaskan bahwa layanan pengangkutan wajib diberikan secara adil dan merata untuk semua golongan warga negara dengan pembiayaan yang berjangkau.
- d. Asas keseimbangan mengamanatkan bahwa pengaturan pengangkutan wajib dilakukan secara proporsional sehingga tercapai kesetimbangan yang seimbang antara fasilitas dan infrastruktur, antara kebutuhan pemakai dan penyedia layanan, antara keperluan perseorangan serta rakyat umum, serta antara keperluan negara dan dunia.
- e. Asas kepentingan umum yakni, memaknai bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan wajib memprioritaskan keperluan layanan public untuk semua rayat.
- f. Asas keterpaduan yaitu, menegaskan pengangkutan wajib sebagai suatu rangkaian terpadu, saling memotivasi, dan saling melengkapi, secara dalam ataupun antar moda pengangkutan.
- g. Asas kesadaran hukum yaitu, menekankan pentingnya bagi penyelenggara negara untuk penegakan dan penjamin kepastian hukum, sementara rakyat Indonesia diharuskan paham dan menaati hukum dalam pengangkutan.
- h. Asas kepercayaan diri menyatakan bahwa pengangkutan harus didasarkan pada keyakinan terhadap kemampuan dan kekuatan internal, serta bergantung pada identitas negara.
- i. Asas keselamatan penumpang menegaskan bahwa setiap operasi pengangkutan penumpang harus mencakup perlindungan asuransi terhadap kecelakaan.

2. Asas Hukum Pengangkutan Privat

Pada aktivitas pengangkutan, terdapat keterkaitan hukum antara penyedia layanan transportasi dan penumpang, yang harus didasarkan pada prinsip-prinsip hukum. Prinsip-prinsip hukum pengangkutan yang bersifat privat meliputi:³⁴

- a. Asas konsensual yaitu, menyatakan bahwa perjanjian pengangkutan tidak harus tertulis; kesepakatan antara pihak cukup. Namun, keberadaan perjanjian harus dapat dibuktikan melalui dokumen pengangkutan.
- b. Asas koordinatif menegaskan bahwa dalam pengangkutan, semua pihak memiliki posisi yang sama tanpa adanya dominasi. Meskipun pengangkut memberikan layanan dan mematuhi instruksi dari penumpang atau pengirim barang, pengangkut tidak berada di bawah kendali mereka; pengangkut adalah pemberi layanan yang memiliki wewenang.
- c. Asas campuran menunjukkan bahwa pengangkutan melibatkan gabungan dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian wewenang, penyimpanan barang, dan pelaksanaan tugas yang diberikan oleh pengirim kepada pengangkut. Ketentuan dari ketiga macam kesepakatan ini diberlakukan dalam konteks pengangkutan, kecuali jika ada perjanjian lain yang disepakati dalam kesepakatan pengangkutan.
- d. Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, menekankan bahwa setiap pengangkutan harus didukung atau dibuktikan oleh dokumen angkutan; ketiadaan dokumen berarti ketiadaan perjanjian pengangkutan, kecuali ada kebiasaan umum yang menetapkannya, seperti pengangkutan dalam kota yang sering kali tidak menggunakan dokumen atau tiket penumpang.

³⁴ *Ibid.*, Hal. 19.

1.7.1.3 Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab dalam Hukum Pengangkutan

Pada hukum pengangkutan, ada tiga doktrin atau prinsip yang menetapkan tanggung jawab pengangkut, yakni meliputi:³⁵

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*liability based on fault principle*)

Pada Prinsip ini menegaskan bahwa dalam menetapkan tanggung jawab pengangkutan, pembuktian kesalahan pengangkut ditanggung oleh pihak yang mendapat kerugian atau penggugat. Dalam *ius constitutum* Indonesia, prinsip ini mengacu pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang diketahui sebagai pasal perbuatan melawan hukum.

2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*rebuttable presumption of liability principle*)

Prinsip ini menegaskan bahwa tergugat secara otomatis dianggap bertanggung jawab secara default kecuali dapat dibuktikan ketiadaab kesalahannya atau menunjukkan alasan yang melepaskannya dari tanggung jawab. Dengan demikian, prinsip ini mirip dengan prinsip sebelumnya, namun beban pembuktian terbalik, dimana tergugat bertanggung jawab untuk pembuktian jika dia tidak bersalah..

3. Prinsip tanggungjawab mutlak (*no fault, atau strict liability, absolute liability principle*).

Menurut prinsip ini, pengangkut bertanggung jawab atas semua kerugian yang diakibatkan peristiwa apa pun selama proses pengangkutan, tanpa melihat adanya kesalahan atau pihak yang bersalah. Pengangkut tidak dapat melepaskan diri dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menyebabkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang.

³⁵ Rahayu Hartini, *Op.Cit.*, Hal. 41.

1.7.2 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan Kereta Api

1.7.2.1 Pengertian Pengangkutan Darat Kereta Api

Pengangkutan darat menggunakan kereta api adalah salah satu jenis transportasi yang menggunakan jalur khusus berupa rel.³⁶ Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan darat merujuk pada perpindahan orang, barang, atau keduanya dari suatu lokasi ke lokasi lain melalui transportasi di jalan raya, sementara angkutan kereta api ialah pengalihan orang atau benda, atau keduanya, dari suatu lokasi ke lokasi lain memakai kereta api.³⁷

Pengangkutan dengan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Pengangkutan kereta api adalah aktivitas pengalihan orang atau benda dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan memakai kereta api, dalam hal ini penumpang dan pengangkut terikat dalam hubungan perjanjian.³⁸ Pengangkutan kereta api pada prinsipnya ialah perjanjian diantara pengangkut dengan penumpang oleh karena itu, Pasal 1235, 1338 KUHPerdara berlaku di mana PT. Kereta *Commuter* Indonesia sebagai pengangkut wajib

³⁶ Idham Manaf dan Lenny Nadriana, *Hukum Pengangkutan*, Lembaga Studi Hukum Indonesia (LSHI), Jakarta, 2023, Hal 117.

³⁷ *Ibid.*, Hal 190.

³⁸ Rahayu Hartini, *Op.Cit.*, Hal. 55.

memberikan pelayanan, kenyamanan, dan keamanan bagi penumpang dan pelanggan kereta api.³⁹

1.7.2.2 Jenis Jenis Kereta Api

Moda transportasi kereta api yang biasa dipakai dalam angkutan public dibagi menjadi berbagai macam, kereta api berdasarkan segi tenaga penggeraknya terbagi atas:

1. Kereta api uap

Kereta api uap ialah kereta api yang bergerak memakai tenaga uap air dari katel uap yang dipanaskan oleh batu bara, kayu bakar, atau minyak bakar, sehingga kereta api ini disebut dengan kereta api uap.⁴⁰

2. Kereta api diesel

Kereta api diesel merupakan kereta api yang digerakan menggunakan tenaga mesin diesel serta memakai bahan bakar solar.⁴¹

³⁹ Subekti, R. dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)*, Pradnya Paramita: Jakarta, 2003, Hal. 35.

⁴⁰ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

⁴¹ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 10 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

3. Kereta rel listrik

Kereta Api Rel atau KRL merupakan kereta api yang ditenagai oleh listrik, serta tanpa membutuhkan kepala kereta api atau lokomotif, pada satu rangkaian akan terpasang motor traksi.⁴² Di Indonesia, transportasi kereta listrik utamanya dapat ditemui di wilayah Ibu Kota Jakarta dan sekitarnya.

Jenis kedua ialah kereta api berdasarkan unsur relnya. Jenis-jenis tersebut antara lain:

1. Kereta api rel konvensional

Kereta api konvensional ialah kereta api yang sering ditemui. Kereta jenis ini memakai rel yang tersusun atas dua batang baja yang diposisikan dibantalan. Pada wilayah tertentu yang mempunyai intensitas ketinggian ekstrem, menggunakan rel yang bergerigi dan diposisikan di antara rel tersebut serta memakai kepala kereta api khusus yang mempunyai roda gigi.⁴³

⁴² Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 15 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

⁴³ Dewa Ayu Nyoman, *Loc. Cit.*

2. Kereta api monorel

Kereta api monorel adalah jenis kereta api yang jalurnya berbeda dari jalur kereta biasa. Menurut Pasal 4 Huruf c Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, menjelaskan bahwa kereta api monorel ialah kereta api yang beroperasi pada jalur rel tunggal. Posisi kereta api monorel tersebut dirancang untuk menggantung di atas rel atau di dalam rel.

Jenis ketiga, jenis kereta api berdasarkan letak di bawah atau di atas permukaan tanah, sebagai berikut:

1. Kereta Api Permukaan

Pada negara Indonesia kereta api ini telah biasa ditemui. Jalur kereta api darat cenderung lebih murah untuk dibangun dibandingkan dengan jalur kereta api bawah permukaan tanah.⁴⁴

2. Kereta Api Bawah Tanah

Kereta api ini beroperasi di bawah permukaan tanah dan biasanya dibuat terowongan dibawah permukaan tanah, seperti yang biasa

⁴⁴ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hal. 170.

dijumpai di wilayah kota besar seperti Paris, Seoul, New York, dan Moskow.⁴⁵

Jenis keempat, jenis kereta api berdasarkan penggunaannya, sebagai berikut:

1. Kereta Api Penumpang

Kereta api orang merupakan kereta api dan lokomotif yang dipakai untuk membawa orang.⁴⁶

2. Kereta Api Barang

Kereta api benda atau lebih dikenal dengan kereta bagai adalah kereta api yang dipakai untuk membawa benda (kargo) mineral, pupuk, dan lain-lain.⁴⁷

Berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian menyebutkan jenis kereta api terdiri dari:

1. Kereta api konvensional;
2. Kereta api *high-speed*;
3. Kereta api monorel;
4. Kereta api magnetic induksi linier;
5. Kereta api gerak udara;
6. Kereta api magnetic levitasi
7. Trem; dan
8. Kereta gantung.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ Rahayu Hartini, *Op.Cit.*, Hal. 90.

⁴⁷ *Ibid.*, Hal. 91

Pada Pasal 5 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian menyebutkan terkait jenis kereta api berdasarkan fungsinya terdiri dari:

1. Perkeretaapian umum; dan
2. Perkeretaapian khusus.

Perkeretaapian umum terbagi atas perkeretaapian lokal dan perkeretaapian antar perkotaan. Berdasarkan Permenhub Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, menyebutkan kereta api lokal merupakan perkeretaapian yang mengangkut pengalihan penumpang di daerah perkotaan dan/atau perjalanan bolak-balik. Kereta api perkotaan juga dapat disebut dengan kereta api lokal yang memberikan layanan menghubungkan kota-kota kecil dan berhenti hampir pada seluruh stasiun yang dilaluinya.

Kereta api antar kota ialah perkeretaapian yang mengangkut pengalihan penumpang dan/atau benda atau kota ke kota lain. Di samping itu, layanan kereta api antarkota adalah jenis layanan kereta penumpang ekspres yang melakukan perjalanan jarak yang lebih jauh daripada layanan kereta *Commuter* atau kereta api lokal. Secara keseluruhan, kereta api antarkota mencakup segala jenis layanan transportasi rel yang tidak termasuk dalam kategori

kereta *Commuter* untuk perjalanan pendek di dalam satu kota atau kereta api lokal yang berjalan lebih lambat dan berhenti di banyak stasiun.⁴⁸ Pada penelitian skripsi ini penulis terfokus kepada kereta api perkotaan atau kereta api lokal.

1.7.2.3 Pengertian Kereta Api Lokal

Kereta api lokal merupakan pelayanan kereta api yang dijalankan oleh PT. Kereta *Commuter* Indonesia untuk wilayah/lokal tertentu. Menurut ketentuan dalam Pasal 1 Angka 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 Tentang Standart Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, kereta api perkotaan atau kereta api lokal adalah jenis layanan kereta api yang mengakomodasi pergerakan penduduk di kawasan perkotaan dan/atau perjalanan bolak-balik. Kereta api lokal juga dikenal sebagai layanan kereta api yang singgah di sebagian besar stasiun yang dilaluinya. Karena itu, kereta api lokal sering diklasifikasikan sebagai kereta api yang berjalan dengan kecepatan lebih lambat daripada kereta api

⁴⁸ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

ekspres. Biaya karcis kereta api perkotaan juga cenderung lebih murah.⁴⁹

Terdapat tiga jenis kereta api lokal, yaitu kereta api lokal pendek dengan durasi perjalanan antara 30 menit hingga 1 jam, kereta api lokal menengah dengan durasi perjalanan antara 1,5 jam hingga 3,5 jam, dan kereta api lokal jarak jauh dengan durasi perjalanan lebih dari 4 jam.⁵⁰ Pada kereta api lokal jarak dekat, kapasitas tempat duduk terbatas karena jarak perjalanan berkisar antara 10km hingga 50km, sementara pada kereta api lokal jarak menengah, tersedia lebih banyak tempat duduk karena jarak perjalanan yang lebih jauh, yaitu antara 50km hingga 150km.⁵¹ Kereta api lokal sering dianggap mirip dengan kereta api komuter, namun kereta api komuter memiliki jadwal perjalanan yang lebih sering dibandingkan dengan kereta api lokal.

1.7.2.4 Pengertian Kereta Api Lokal Dhoho

Kereta api lokal Dhoho adalah layanan kereta kelas ekonomi yang dijalankan oleh PT. Kereta *Commuter*

⁴⁹ Tiket.com, “Pesan Tiket Kereta Api Dhoho”, <https://www.tiket.com/kereta-api/ka/dhoho>, Diakses pada tanggal 9 November 2023, Pukul 15.45 WIB.

⁵⁰ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

⁵¹ Contact Center KAI, “Apakah yang disebut Kereta Api Lokal”, <https://contact-kai.zendesk.com/hc/en-us/articles/360018647651-Apakah-yang-disebut-Kereta-Lokal->, Diakses pada tanggal 30 Oktober 2023, Pukul 21.15 WIB.

Indonesia untuk menghubungkan berbagai kota di Provinsi Jawa Timur. Pada pengoperasiannya, Kereta Api Lokal Dhoho mengikuti rute berkeliling, dimulai dari Surabaya, melalui Malang, Blitar, Kediri, Kertosono, dan kembali ke Surabaya. Di Stasiun Kertosono, kereta api ini harus mengubah arah perjalanannya, menuju ke arah selatan (Blitar) atau timur (Surabaya).⁵²

Kereta api lokal Dhoho berhenti di berbagai stasiun selama perjalanannya, termasuk Stasiun Surabaya Kota, Surabaya Gubeng, Wonokromo, Sepanjang, Krian, Tarik, Mojokerto, Curahmalang, Sumobito, Peterongan, Jombang, Sembung, Kertosono, Papar, Minggiran, Susuhan, Kediri, Ngadiluwih, Kras, Tulungagung, Sumbergempol, Ngunut, Rejotangan, dan Blitar. Perjalanan ini memiliki total jarak sekitar 180 kilometer dan memakan waktu sekitar 5-6 jam.⁵³

Harga tiket kelas ekonomi kereta api Dhoho bervariasi, dimulai dari Rp.10.000,00 tergantung pada jarak tempuh. Sebagai contoh, tiket kereta api Dhoho dari Surabaya ke Mojokerto seharga Rp.10.000,00, dan dari

⁵² Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

⁵³ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

Surabaya ke Kertosono seharga Rp.12.000,00. Selain itu, untuk penumpang yang ingin naik kereta api Dhoho Penataran dari Kediri ke Malang dikenakan biaya sebesar Rp.15.000,00. Harga tiket kereta api lokal Dhoho berdasarkan jarak tempuh yaitu⁵⁴, Tarif untuk jarak 0 km hingga 47 km adalah Rp.10.000,00, untuk jarak 48 km hingga 95 km adalah Rp.12.000,00, untuk jarak 96 km hingga 170 km adalah Rp.15.000,00, untuk jarak 171 km hingga 235 km adalah Rp.18.000,00, untuk jarak 236 km hingga 280 km adalah Rp.24.000,00, dan untuk jarak lebih dari 280 km adalah Rp.30.000,00.

1.7.2.5 Pengertian Stasiun

Stasiun kereta api adalah infrastruktur yang berperan sebagai lokasi keberangkatan dan kedatangan kereta api, lokasi di mana penumpang naik dan turun, barang dimuat dan diturunkan, serta berbagai kegiatan operasional kereta api dilakukan.⁵⁵ Pengelompokan ini bergantung pada karakteristik fasilitas operasi, tingkat frekuensi lalu lintas, jumlah penumpang, volume barang, jumlah jalur, dan layanan tambahan. Stasiun kereta api bisa menyediakan layanan khusus seperti area tunggu

⁵⁴ Traveloka, "Harga dan Jadwal Tiket Kereta Api Lokal Dhoho", <https://www.traveloka.com/id-id/kereta-api/rapih-dhoho>, Diakses pada tanggal 30 Oktober 2023, Pukul 20.12 WIB.

⁵⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, Hal. 93.

penumpang, fasilitas bongkar muat barang, gudang penyimpanan, area parkir kendaraan, dan fasilitas penelitian barang.⁵⁶ Pengguna layanan khusus tersebut akan dikenai biaya tambahan untuk menggunakan layanan tersebut.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, stasiun diakui sebagai lokasi di mana penumpang dapat naik dan turun dari kereta api. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api, stasiun dianggap sebagai infrastruktur kereta api yang berfungsi sebagai titik awal dan akhir perjalanan kereta api. Sementara menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, stasiun kereta api merupakan tempat di mana kereta api berangkat dan berhenti.

Stasiun kereta api memiliki kemampuan untuk menyediakan layanan tambahan yang mendukung operasi pengangkutan kereta api. Layanan tambahan tersebut dapat mencakup berbagai fasilitas seperti toko, restoran, kantor, dan hotel, asalkan keberadaannya tidak mengganggu fungsi utama stasiun. Kegiatan tersebut dapat dijalankan oleh

⁵⁶ *Ibid.*, Hal. 94.

badan hukum Indonesia atau individu warga negara Indonesia dengan tujuan untuk meningkatkan kenyamanan bagi pengguna layanan kereta api.⁵⁷

1.7.2.6 Dokumen Pengangkutan Kereta Api

Dokumen pengangkutan kereta api mencakup tiket penumpang sebagai bukti perjalanan penumpang, dan surat pengangkutan untuk mengatur pengiriman barang.⁵⁸ Tiket penumpang dan surat angkutan adalah bukti sah dari perjanjian pengangkutan. Tiket penumpang kereta api diberikan kepada setiap individu secara langsung, menunjukkan hak mereka untuk menerima layanan pengangkutan kereta api. Karcis penumpang mencantumkan informasi tentang stasiun keberangkatan dan tujuan, kelas pelayanan, tarif, tanggal penerbitan, waktu keberangkatan, asuransi, dan tanda dari penyedia layanan.⁵⁹

Pihak yang bertanggung jawab atas pengangkutan penumpang atau barang memiliki kewajiban terhadap pemegang tiket penumpang atau pengirim barang yang telah memegang surat pengangkutan. Karena itu, dokumen pengangkutan disiapkan oleh penyelenggara pengangkutan, seperti PT. Kereta *Commuter* Indonesia, dan hanya

⁵⁷ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hal. 94.

⁵⁸ Rahayu Hartini, *Loc. Cit.*

⁵⁹ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hal 132.

diberikan kepada penumpang atau pengirim setelah pembayaran biaya pengangkutan dilunasi.

Tiket penumpang pada kereta api lokal terdapat 2 (dua) macam yaitu yaitu tiket penumpang dengan kursi dan tiket penumpang tanpa kursi.⁶⁰ Tiket kereta tanpa kursi merupakan sebuah tiket kereta api kelas ekonomi yang mana penumpang tidak diberikan nomor kursi.⁶¹ Jadi, jika penumpang yang membeli tiket kereta tanpa kursi tidak akan diberikan nomor kursi, sehingga penumpang sendirilah yang akan menentukan dia akan duduk dimana. Bahkan, tidak jarang penumpang dengan tiket tanpa kursi berdiri karena sudah tidak ada tempat duduk kosong tersedia.⁶² Penumpang yang tidak mendapatkan tempat duduk memilih untuk berdiri di koridor, diselasar gerbong, dan di depan perbatasan gerbong.

⁶⁰ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

⁶¹ Wawancara dengan Bapak Joko selaku Tim Komersial di PT. Kereta *Commuter* Indonesia, 29 November 2023, Pukul 13. 05 WIB, PT. Kereta *Commuter* Indonesia Wilayah VIII Surabaya, diolah kembali oleh penulis.

⁶² Kereta Api Kita, "Apa Maksud Tiket Kereta Api Tersedia Tanpa Kursi?", <https://keretaapikita.com/apa-maksud-tiket-kereta-api-tersedia-tanpa-kursi/>, Diakses pada tanggal 30 Oktober 2023, Pukul 19.55 WIB.

1.7.2.7 Subjek dan Objek dalam Pengangkutan Darat Kereta

Api

1. Subjek dalam Pengangkutan Darat Kereta Api

Subjek dalam operasi kereta api meliputi individu atau entitas hukum yang terlibat dalam proses pengangkutan. Pada konteks penelitian ini, subjeknya adalah operator kereta api atau pengangkut dan penumpangnya.⁶³

a. Pengangkut

Penyedia jasa atau pihak pengangkut bertanggung jawab atas pemberian layanan kendaraan atau pengiriman barang, dan berhak untuk mendapat pembayaran sebagaimana perjanjian yang telah disetujui.⁶⁴ Pada penelitian ini maka PT. Kereta *Commuter* Indonesia sebagai anak Perusahaan Perseroan (Persero) berperan sebagai perusahaan pengangkutan. PT. Kereta *Commuter* Indonesia berjalan sebagai entitas bisnis yang bertujuan untuk memperoleh laba atau keuntungan.

b. Penumpang

Menurut ketentuan Pasal 1 ayat (25) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penumpang ialah individu yang berada di dalam kendaraan selain dari pengemudi dan kru kendaraan. Penumpang dapat dijelaskan sebagai individu yang menggunakan kendaraan dengan maksud untuk melakukan perjalanan ke suatu tujuan. Selain itu, penumpang bukanlah seseorang yang mengendarai kendaraan dan juga bukan seseorang yang melayani atau bekerja dalam kendaraan tersebut.

⁶³ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hal. 9.

⁶⁴ *Ibid.*, Hal. 101.

2. Objek dalam Pengangkutan Darat Kereta Api

Objek hukum pengangkutan merujuk pada semua hal yang dipakai untuk menggapai tujuan hukum pengangkutan.⁶⁵ Maksud dari hukum pengangkutan adalah untuk menegakkan kewajiban dan hak yang dipunyai oleh seluruh orang yang termasuk dalam proses pengangkutan. Oleh karena itu, objek hukum pengangkutan mencakup penumpang, barang yang diangkut, kendaraan pengangkut, dan biaya pengangkutan.⁶⁶ Pada penelitian ini akan menganalisa menjadi objek hukum pengangkutan kereta api yaitu muatan penumpang dan alat pengangkutan.

a. Muatan Penumpang

Muatan penumpang dapat diidentifikasi sebagai penumpang itu sendiri. Penumpang adalah individu yang memegang tiket dan melakukan perjalanan dari suatu lokasi ke tujuan tertentu. Pada dasarnya transportasi memiliki jumlah maksimum dan minimum penumpang yang dapat diangkut.⁶⁷

⁶⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hal. 23.

⁶⁶ *Ibid.*, Hal. 24.

⁶⁷ Nasution. M.N., *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia : Jakarta, 2008, Hal. 33.

b. Alat Pengangkut

Alat angkut adalah perangkat yang dipergunakan untuk mengalihkan beban berat dari satu lokasi ke lokasi lain dalam jarak yang terbatas. Sistem transportasi kereta meliputi kendaraan (*vehicle*) dan gerbong peti kemas, jalur/ rel, bantalan/landasan, jembatan, sinyal, navigasi, telekomunikasi, pusat kendali, terminal/stasiun, palang pintu, depo atau bengkel, dan gudang.⁶⁸

1.7.2.8 Kewajiban dan Hak Para Pihak dalam Pengangkutan

Kereta Api

PT. Kereta *Commuter* Indonesia memiliki kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan kereta api dengan cara sebagai berikut:⁶⁹

1. Memprioritaskan keselamatan pengguna jasa.
2. Memprioritaskan layanan untuk kepentingan masyarakat umum.
3. Memastikan kelancaran pelayanan pada lintasan yang telah ditentukan.
4. Memberikan informasi terkait jadwal perjalanan kereta api dan biaya pengangkutan kepada masyarakat.
5. Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api.
6. Pembatalan, penundaan keberangkatan, keterlambatan atau pengalihan pelayanan kereta api disertai dengan alasan yang jelas.

⁶⁸ *Ibid.*, Hal. 35.

⁶⁹ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hal. 168.

Kewenangan petugas kereta api yaitu sebagai berikut:⁷⁰

1. Memeriksa tiket kereta api yang dimiliki penumpang.
2. Menindaklanjuti penumpang yang tidak memiliki tiket kereta.
3. Mengatur para pengguna jasa kereta api atau individu masyarakat yang mengganggu jalannya perjalanan kereta api.
4. Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap individu masyarakat yang memiliki potensi untuk mengganggu jalannya perjalanan kereta api.

1.7.2.9 Asas-Asas Pengangkutan Dengan Kereta Api

Transportasi kereta api adalah salah satu sistem transportasi nasional yang diatur berdasarkan prinsip-prinsip manfaat, keadilan, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, dan kepercayaan diri, yang akan dijelaskan lebih lanjut.⁷¹

1. Asas manfaat menyatakan bahwa sistem perkeretaapian harus memberikan manfaat optimal bagi kesejahteraan umum, meningkatkan kualitas hidup penduduk, serta mendukung pertumbuhan yang seimbang bagi masyarakat.
2. Asas keadilan dan kesetaraan menekankan perlunya layanan kereta api yang adil dan merata bagi seluruh lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau bagi semua warga.
3. Asas keseimbangan menekankan pentingnya menyelenggarakan sistem kereta api dengan memperhatikan keseimbangan yang tepat antara infrastruktur dan fasilitas pendukung, kepentingan pengguna dan penyedia jasa, kebutuhan individu dan kolektif, serta kepentingan dalam skala nasional maupun internasional.
4. Asas kepentingan umum menekankan bahwa sistem perkeretaapian harus menjadi layanan publik yang

⁷⁰ *Ibid.*, Hal. 169.

⁷¹ Rahayu Hartini, *Op.Cit.*, Hal. 105.

lebih luas bagi masyarakat secara umum, dengan mengutamakan kepentingan bersama

5. Asas keterpaduan menekankan bahwa sistem perkeretaapian harus terintegrasi secara menyeluruh, menjadi suatu kesatuan yang lengkap, saling mendukung, dan berkolaborasi baik dalam skala internal maupun antarmoda transportasi.
6. Asas percaya diri menegaskan bahwa sistem perkeretaapian harus didasarkan pada keyakinan akan kemampuan dan potensi sendiri, serta berakar pada identitas bangsa.bangsa.

1.7.3 Tinjauan Umum Tentang Perlindungan Hukum

1.7.3.1 Pengertian Perlindungan Hukum

Istilah "perlindungan hukum" terdiri atas dua frasa, yakni "perlindungan" dan "hukum". Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, "perlindungan" dijelaskan sebagai tindakan atau tempat yang bertujuan untuk memberikan perlindungan atau keamanan.⁷² Beberapa ahli berpendapat terkait pengertian dari perlindungan hukum secara berbeda-beda. Pertama, menurut C.S.T. Kansil, perlindungan hukum adalah inisiatif atau tindakan yang harus diambil oleh lembaga penegak hukum untuk memastikan adanya rasa aman, baik secara fisik maupun mental, dari gangguan atau ancaman yang berasal dari berbagai pihak.⁷³

Menurut pandangan ahli lain, yaitu Muchsin, perlindungan hukum merupakan proses yang bertujuan

⁷² KBBI Daring, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>, Diakses pada tanggal 10 Oktober 2023, Pukul 19.45 WIB.

⁷³ C.S.T. Kansil, (1989), *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, Hal. 50.

untuk melindungi individu dengan mengatur nilai-nilai atau prinsip-prinsip yang tercermin dalam sikap dan tindakan, dengan tujuan menciptakan keteraturan dalam interaksi sosial antara manusia.⁷⁴ Menurut Setiono, beliau menyatakan bahwa:

Perlindungan hukum adalah usaha untuk menjaga masyarakat dari tindakan sewenang-wenang yang dilakukan oleh penguasa yang melanggar hukum, dengan maksud menciptakan tatanan, kesejahteraan, dan keamanan sehingga memfasilitasi individu untuk menikmati hak-hak kemanusiaannya.⁷⁵

Perlindungan hukum ialah usaha untuk melindungi hak-hak asasi manusia yang telah dilanggar oleh pihak lain. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa masyarakat dapat menikmati hak-hak yang telah dijamin oleh hukum.⁷⁶ Tujuan utama dari perlindungan hukum adalah menciptakan keadilan, yang terwujud melalui penerapan gagasan yang benar, dilasanakan dengan keadilan, kejujuran, serta tanggung jawab terhadap perilaku yang dilaksanakan. Untuk menegakkan rasa keadilan, hukum harus ditegakkan berdasarkan hukum positif, sehingga keadilan dalam hukum dapat terwujud sesuai dengan kondisi riil masyarakat yang mengharapkan terciptanya

⁷⁴ Muchsin, (2003), *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Surakarta: Universitas Sebelas Maret, Hal. 1421.

⁷⁵ Setiono, (2004), *Rule Of Law (Supremasi Hukum)*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Hal. 3.

⁷⁶ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya, Bandung, 2014, Hal. 74.

keamanan dan kedamaian. Keadilan harus didasarkan pada cita-cita hukum (*Rechtidee*) di dalam sistem negara hukum (*Rechtsstaat*), bukan pada kekuasaan negara (*Machtsstaat*). Hukum berperan sebagai pembela kepentingan manusia, dan penegakan hukum harus memperhatikan empat elemen berikut:⁷⁷

- a. Kepastian Hukum (*Rechtssicherheit*)
- b. Kemanfaatan Hukum (*Zweck,assigkeit*)
- c. Keadilan Hukum (*Gerechtigkeit*)
- d. Jaminan Hukum (*Doelmatigkeit*)

Penegakan hukum dan pencapaian keadilan harus bergantung pada pemikiran yang tepat, dengan memanfaatkan bukti-bukti dan barang bukti yang relevan, guna memastikan terciptanya keadilan di dalam kerangka hukum. Lebih lanjut, isi hukum harus mencerminkan keyakinan terhadap prinsip-prinsip etika dan keadilan, serta diputuskan dengan cara yang adil. Persoalan hukum menjadi nyata ketika para penegak hukum menjalankan tugasnya dengan baik, mematuhi regulasi yang telah ditetapkan, dan menghindari penyelewengan aturan. Pentingnya penggunaan kodifikasi dan unifikasi hukum

⁷⁷ Ishaq, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, Hal.43._

sebagai upaya sistematis untuk mencapai kepastian hukum dan keadilan.⁷⁸

1.7.3.2 Bentuk Perlindungan Hukum

Perlindungan hukum mencerminkan fungsi hukum dalam mencapai maksud-maksud hukum seperti keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum. Perlindungan hukum adalah tindakan yang dilakukan untuk menjaga subjek hukum sesuai dengan ketentuan hukum, baik dengan cara pencegahan maupun tindakan penegakan yang bisa bersifat represif. Tindakan ini bertujuan untuk menegakkan keteraturan hukum, baik secara tersurat maupun tersirat.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat ditemukan bahwa perlindungan hukum dibedakan menjadi dua, yakni:

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan yang diselenggarakan oleh pemerintah dan diregulasi dalam peraturan perundang-undangan yang bertujuan untuk pencegahan pelanggaran serta menetapkan batasan dalam pemenuhan kewajiban.⁷⁹ Pada upaya pencegahan melalui perlindungan hukum preventif ini, subjek hukum diberi kesempatan untuk

⁷⁸ *Ibid.*, Hal. 44.

⁷⁹ Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2003, Hal. 20.

menyampaikan keberatan atau pendapat mereka sebelum suatu keputusan pemerintah final. Hal ini bertujuan untuk mencegah timbulnya perselisihan.

Perlindungan hukum preventif memiliki signifikansi yang besar dalam tindakan pemerintahan yang bersandar pada kebebasan bertindak. Kehadirannya mendorong pemerintah untuk bersikap lebih berhati-hati dalam pengambilan keputusan yang bergantung pada diskresi. Akan tetapi, di Indonesia, belum ada regulasi yang secara khusus mengatur perlindungan hukum preventif.⁸⁰

2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif merupakan tindakan terakhir yang melibatkan pengenaan sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang dijalankan setelah terjadinya perselisihan atau pelanggaran hukum.⁸¹

Perlindungan hukum yang bersifat represif bertujuan untuk menyelesaikan konflik. Pengadilan Umum dan Pengadilan Administrasi di Indonesia merupakan bagian dari upaya penegakan

⁸⁰ Philipus. M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 2007, Hal. 30.

⁸¹ Muchsin. *Op Cit.* Hal. 20

perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah berasal dari pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, sebagaimana yang dikembangkan dalam sejarah perkembangan hukum Barat. Ide ini menyoroti pembatasan dan tanggung jawab bagi masyarakat dan pemerintah dalam memelihara hak-hak asasi manusia. Prinsip negara hukum ialah prinsip kedua yang mendasari perlindungan hukum terhadap tindakan pemerintah. Saat prinsip ini dikaitkan dengan pengakuan dan perlindungan hak asasi manusia, hal tersebut menegaskan bahwa hak asasi manusia ditempatkan sebagai prioritas utama dan terkait erat dengan tujuan negara hukum.⁸²

1.7.3.3 Prinsip Perlindungan Hukum

Prinsip perlindungan hukum bersandar pada ide pengakuan dan perlindungan hak-hak asasi manusia, yang berkembang dari sejarah Barat. Pembentukan konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan hak asasi manusia ditujukan untuk menetapkan batasan-batasan dan

⁸² Philipus M. Hadjon. *Op Cit.* Hal. 30.

menempatkan tanggung jawab pada masyarakat dan pemerintah.⁸³

Proses pengembangan prinsip-prinsip perlindungan hukum di Indonesia didasarkan pada Pancasila sebagai ideologi dan filosofi negara. Konsepsi perlindungan hukum bagi warga di Barat berasal dari konsep Rechtsstaat dan "Rule of Law". Penggunaan kerangka pemikiran Barat dengan landasan Pancasila, yang mengakui martabat manusia, menjadi landasan dalam formulasi prinsip perlindungan hukum di Indonesia.

1.7.4 Tinjauan Umum Tentang Perbuatan Melawan Hukum

1.7.4.1 Pengertian Perbuatan Melawan Hukum

Menurut Bahasa Belanda, konsep Perbuatan Melawan Hukum (PMH) disebut sebagai *onrechtmatige daad*, sedangkan dalam Bahasa Inggris dikenal dengan istilah *tort*. Istilah *tort* berasal dari Bahasa Latin *torquere* atau *tortus* dalam Bahasa Prancis, seperti kata *wrong*, yang berasal dari kata Prancis *wrung* yang berarti kesalahan atau kerugian. Pasal 1365 KUHPerdara menjelaskan bahwa perbuatan melawan hukum merujuk pada tindakan yang dilakukan oleh seseorang yang bertentangan dengan hukum, yang akibat kesalahannya menimbulkan kerugian

⁸³ Fitri Hidayat, *Perlindungan Hukum Unsur Esensial dalam Suatu Negara Hukum*, dari <https://fitrihidayatub.blogspot.com/2013/07/perlindungan-hukum-unsur-esensial-dalam.html>, pada tanggal 20 Oktober 2023.

bagi orang lain. Pasal tersebut menafsirkan Perbuatan Melawan Hukum (PMH) sebagai tindakan yang melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukumnya sesuai dengan ketentuan hukum tertulis.⁸⁴

Pada awalnya, konsep Perbuatan Melawan Hukum (PMH) dalam Pasal 1365 KUHPerdara memiliki makna yang terbatas, dipengaruhi oleh ajaran legalisme. Pengertiannya didasarkan pada pandangan bahwa Perbuatan Melawan Hukum (PMH) merupakan tindakan yang bertentangan dengan hak dan kewajiban hukum yang diatur dalam undang-undang. Dengan demikian, Perbuatan Melawan Hukum (PMH) dianggap setara dengan pelanggaran undang-undang.⁸⁵

Hoge Raad menginterpretasikan Perbuatan Melawan Hukum (PMH) secara terbatas, dimana Perbuatan Melawan Hukum (PMH) dinyatakan sebagai berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang melanggar hak orang lain atau bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku yang telah diatur oleh undang-undang. Pendapat ini tercermin dalam putusan Hoge Raad pada tanggal 18 Februari Tahun 1853. Meskipun demikian, pendekatan sempit ini bertentangan dengan pandangan beberapa sarjana pada masa itu,

⁸⁴ Syukron Salam, Perkembangan Doktrin Perbuatan Melawan Hukum Penguasa, *Jurnal Nurani Hukum*, Vol. 1 No. 1, 2019, Hal. 35.

⁸⁵ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, 2003, Hal. 4

termasuk Mollengraaff, yang menyatakan bahwa Perbuatan Melawan Hukum (PMH) tidak hanya melanggar undang-undang, tetapi juga norma-norma moral dan etika.⁸⁶

Berdasarkan berbagai definisi tentang Perbuatan Melawan Hukum, sebenarnya maksudnya sama, yaitu menegaskan tindakan seseorang yang telah melanggar hak orang lain atau yang bertentangan dengan kewajiban hukumnya sendiri. Unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum termasuk adanya perbuatan, melawan hukum, terjadinya kerugian, dan keterkaitan sebab-akibat antara tindakan tersebut dengan kerugian yang timbul.⁸⁷

1.7.4.2 Unsur-Unsur Perbuatan Melawan Hukum

Unsur-unsur Perbuatan Melawan Hukum meliputi:⁸⁸

1. Adanya suatu perbuatan

Adanya perbuatan dapat berupa tindakan aktif atau tindakan pasif, yang melibatkan baik melakukan sesuatu maupun tidak melakukan sesuatu.⁸⁹ Perbuatan tersebut tidak selalu merupakan tindakan yang sengaja dilakukan atau positif,

⁸⁶ *Ibid.*, Hal. 37.

⁸⁷ Widiarti Ari. (2018). Perbuatan Melawan Hukum dalam Perjanjian Jual Beli Apartemen secara Kredit ditinjau dari Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdara dan Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. *Jurnal Krtha Bhayangkara*. Volume 12. Nomor 1. H. 110-112.

⁸⁸ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, Hal. 36.

⁸⁹ *Ibid.*

melainkan juga bisa berupa kelalaian atau kealpaan yang mengakibatkan kerugian.

2. Perbuatan tersebut melawan hukum

Agar dapat dianggap sebagai Perbuatan Melawan Hukum, suatu tindakan harus secara jelas bertentangan dengan hukum, baik itu hukum yang ditulis dalam peraturan undang-undang, ataupun hukum tidak tertulis. Pengertian tersebut telah dikembangkan sejak tahun 1919 untuk mencakup tidak hanya pelanggaran terhadap hukum yang tertulis, tetapi juga tindakan yang merugikan hak orang lain yang dilindungi oleh hukum, yang bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku, atau yang dianggap tidak sesuai dengan norma-norma kepatutan dalam masyarakat.

3. Adanya kerugian bagi korban

Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menetapkan bahwa dalam setiap perbuatan yang bertentangan dengan hukum yang mengakibatkan kerugian, pelaku harus mengganti kerugian tersebut. Akan tetapi, cara penggantian kerugian untuk perbuatan melawan hukum tersebut tidak dijelaskan secara rinci dalam undang-undang.

Oleh karena itu, para ahli hukum sering menggunakan analogi dengan ketentuan penggantian kerugian akibat pelanggaran kontrak, seperti yang diatur dalam Pasal 1243-1252 KUHPerduta.⁹⁰ Adapun unsur kerugian tersebut meliputi kerugian material maupun immaterial.

Dalam hal suatu perbuatan yang melawan hukum, jika suatu tindakan yang melanggar hukum dilakukan oleh beberapa individu, maka tanggung jawab atas kerugian tersebut terbagi di antara mereka tiap-tiap orang untuk mengganti kerugian secara bersama-sama atau sesuai proporsi dengan kerugian yang mereka sebabkan, bukan dalam bentuk tanggung renteng seperti yang diatur dalam oleh Pasal 1280 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Dengan demikian, ketika ada beberapa orang yang terlibat dalam perbuatan melawan hukum, maka korban tidak perlu khawatir mengenai ganti rugi yang akan diterimanya karena para pelaku akan bertanggung jawab bersama-sama.

⁹⁰ Mariam Darus Badruzaman, *Kompilasi Hukum Perikatan*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, Hal. 108.

4. Adanya kausal antara perbuatan dengan kerugian

Pada Pasal 1365 KUHP Perdata hubungan kausalitas ini tercermin dalam frasa bahwa kerugian timbul karena kesalahan dalam suatu tindakan, menunjukkan bahwa kerugian tersebut muncul sebagai hasil langsung dari perbuatan yang dilakukan.⁹¹

1.7.4.3 Subjek Perbuatan Melawan Hukum

Menurut Marheinis Abdulhay mengemukakan bahwa yang disalahkan adalah subjek hukum atau individu, karena subjek tersebut dianggap memiliki hak dan kewajiban.⁹² Oleh karena itu, menurut pernyataan ini, subjek hukum yang dinyatakan bersalah karena melakukan perbuatan melawan hukum juga tetap dianggap sebagai subjek hukum, karena memiliki hak dan kewajiban.

Pada terminologi hukum, subjek didefinisikan sebagai "entitas yang merupakan pokok dari suatu hubungan hukum, bisa berupa individu atau entitas hukum yang memiliki kewenangan untuk melakukan tindakan hukum".⁹³ Dengan demikian, subjek hukum mencakup individu pribadi dan badan hukum. Secara khusus, subjek hukum merujuk kepada individu pribadi atau badan hukum

⁹¹ *Ibid.*, Hal 109.

⁹² Marheinis Abdulhay, *Hukum Perdata*, Pembinaan UPN, Jakarta, 2006, Hal. 89

⁹³ N.E. Algra, *Kamus Istilah Hukum*, Bina Cipta, Bandung, 2003, Hal. 149.

yang memiliki kewenangan untuk melakukan tindakan hukum dalam kapasitasnya sebagai subjek. Oleh karena itu, subjek perbuatan melawan hukum adalah individu pribadi atau badan hukum yang melakukan tindakan yang bertentangan dengan hukum.

1.7.5 Tinjauan Umum Tentang PT Kereta *Commuter* Indonesia

1.7.5.1 Pengertian Kereta Api

Pasal 1 Ayat (2) dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menggambarkan bahwa kereta api ialah moda transportasi perkeretaapian yang menggunakan tenaga gerak, baik beroperasi secara mandiri maupun terhubung dengan sarana perkeretaapian lainnya, dan bergerak atau melakukan perjalanan di jalur rel yang telah ditentukan untuk pergerakan kereta api. Kereta api merupakan salah satu bentuk transportasi yang menggunakan tenaga gerak dan beroperasi di jalur rel khusus. Moda transportasi ini disebut juga dengan transportasi massal yang terdiri dari lokomotif (tempat keberadaan mesin kereta) dan gerbong (rangkai kereta untuk penumpang dan barang).⁹⁴

⁹⁴ Dewa Ayu Nyoman Sriastuti, *Op.Cit.*, Hal. 11.

1.7.5.2 Sejarah Berdirinya PT. Kereta *Commuter* Indonesia

PT. Kereta *Commuter* Indonesia (PT. KCI) merupakan anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) yang bergerak dalam bidang pengoperasian kereta api komuter dan kereta api lokal.⁹⁵ PT. Kereta *Commuter* Indonesia memiliki akar sejarah dari Divisi Angkutan Perkotaan Jabotabek yang awalnya merupakan bagian dari Kereta Api Indonesia. Divisi ini bertugas mengoperasikan Kereta Rel Listrik (KRL) di wilayah Jabodetabek. Sementara itu, layanan kereta api jarak jauh dan kereta api lokal di wilayah Jabodetabek tetap dioperasikan oleh Daerah Operasi I Jakarta.⁹⁶ Pada bulan September 2008, Divisi tersebut secara resmi dipisahkan menjadi entitas perusahaan yang mandiri dengan nama PT. KAI *Commuter* Jabodetabek. Proses ini kemudian disahkan pada bulan Mei 2009 oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan Menteri Perhubungan.

Pada bulan Januari 2014, Kereta Api Indonesia memindahkan manajemen staf yang terlibat langsung dalam operasional KRL ke PT. KCI. Kemudian, pada Oktober 2017, layanan *Commuter line* mulai dijalankan hingga

⁹⁵ Kereta Api Indonesia, Kai.id, “Sejarah Perkeretaapian”, <https://www.kai.id/corporate/page/10>, Diakses pada 20 Oktober 2023, Pukul 19.35 WIB.

⁹⁶ Kereta Api Indonesia, Kai.id, “Sejarah Perkeretaapian”, <https://www.kai.id/corporate/page/10>, Diakses pada 20 Oktober 2023, Pukul 19.40 WIB.

mencapai Stasiun Cikarang. Pada bulan Oktober 2020, Kereta Api Indonesia juga menyerahkan manajemen kereta api lokal Merak di Daop I Jakarta dan Kereta Api Prambanan Ekspres di Daop VI Yogyakarta kepada PT. Kereta *Commuter* Indonesia. Terakhir, pada bulan April 2022, PT. Kereta Api Indonesia juga menyerahkan manajemen kereta lokal dan kereta api komuter di Daop II Bandung dan VIII Surabaya kepada PT. Kereta *Commuter* Indonesia.⁹⁷

Daerah Operasi dari PT. Kereta *Commuter* Indonesia di seluruh Indonesia terdapat 4 daerah operasi yang tersebar pada beberapa kota di Pulau Jawa, Daerah Operasi tersebut diantaranya PT. Kereta *Commuter* Indonesia wilayah I Jabodetabek dan Banten, PT. Kereta *Commuter* Indonesia wilayah II Bandung, PT. Kereta *Commuter* Indonesia wilayah VI Yogyakarta-Solo, dan PT. Kereta *Commuter* Indonesia wilayah VIII Surabaya.

⁹⁷ Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perkeretaapian, "Sejarah Perkeretaapian Indonesia", <https://dika.dephub.go.id/sejarah-perkeretaapian-indonesia>, Diakses pada 20 Oktober 2023, Pukul 19.50 WIB.