

**TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP
PENGIRIMAN BARANG PENUMPANG
(Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang
Perkeretaapiaan)**

(Skripsi)

**Oleh
RANTIKA WULANDARI Br TARIGAN**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
2016**

ABSTRAK

**TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP
PENGIRIMAN BARANG PENUMPANG
(Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapiaan)**

Oleh

RANTIKA WULANDARI Br TARIGAN

Perkeretaapian merupakan salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan yang khusus terutama dalam kemampuan untuk mengangkut baik orang maupun barang secara massal, meskipun demikian tidak dapat disangkal kemungkinan adanya risiko yang menimbulkan kerugian pada penumpang dalam proses pengiriman barang sehingga dengan demikian pemerintah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dimana undang-undang tersebut mengatur mengenai tanggung jawab PT. Kereta Api atas terjadinya wanprestasi kehilangan dan kerusakan barang milik konsumen. Pokok permasalahan ini adalah sebagai berikut Bagaimanakah tanggung jawab PT. Kereta Api atas kehilangan dan kerusakan pengiriman barang milik penumpang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian? dan Bagaimanakah upaya hukum yang dilakukan oleh penumpang jika terjadi kehilangan dan kerusakan dalam pengiriman barang pada PT. Kereta Api?.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian normatif-terapan, jenis dan sumber data dalam penelitian ini adalah sumber data primer, sumber data sekunder dan sumber data tersier. Sedangkan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif.

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diuraikan maka dapat diketahui bahwa PT. Kereta Api harus memberikan pertanggungjawaban kepada penumpang apabila terjadinya wanprestasi kehilangan dan kerusakan barang milik konsumen. Bentuk tanggung jawab PT. Kereta Api adalah memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian, hal tersebut sesuai dengan Pasal 158 ayat (1) UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menjelaskan bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Selanjutnya upaya hukum yang dilakukan oleh konsumen jika terjadi keterlambatan, kehilangan dan kerusakan dalam pengiriman barang adalah melalui non litigasi dimana penyelesaian gugatan yang diajukan konsumen kepada PT. Kereta Api selama ini

diselesaikan melalui jalur diluar pengadilan atau jalur damai. Sejauh ini konsumen tidak melibatkan pihak ketiga dalam menyelesaikan sengketa, hal itu dikarenakan pertanggungjawaban yang diberikan oleh PT. Kereta Api sudah sesuai keinginan dan berdasarkan peraturan perundang-undangan. Hal tersebut bisa dilihat dari gugatan atas keterlambatan, diberikan ganti rugi sebesar satu kali ongkos kirim dan gugatan atas kehilangan/kerusakan, diberikan ganti rugi sebesar harga nilai yang dipertanggungkan atau maksimal sepuluh kali ongkos kirim.

Kata Kunci: Perjanjian pengangkutan, Tanggung Jawab, Penumpang

**TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP
PENGIRIMAN BARANG PENUMPANG
(Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang
Perkeretaapiaan)**

**Oleh
Rantika Wulandari Br Tarigan**

**Skripsi
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

**Pada
Bagian Hukum Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
2016**

Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PT KERETA API
INDONESIA TERHADAP PENGIRIMAN
BARANG PENUMPANG (Ditinjau dari
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007
Tentang Perkeretaapian)**

Nama Mahasiswa : **Rantika Wulandari Br. Tarigan**

Nomor Pokok Mahasiswa : 1112011297

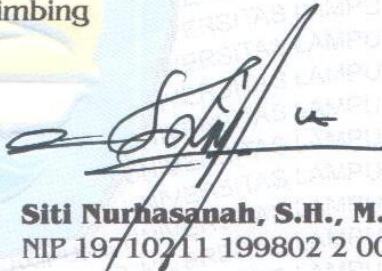
Bagian : Hukum Keperdataan

Fakultas : Hukum

MENYETUJUI

1. Komisi Pembimbing


Yennie Agustin MR, S.H., M.H.
NIP 19710825 199720 2 001


Siti Nurhasanah, S.H., M.H.
NIP 19710211 199802 2 001

2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan


Dr. Wahyu Sasongko, S.H., M.Hum.
NIP 19580527 198403 1 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

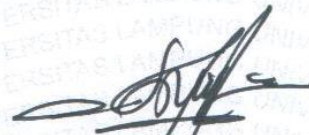
Ketua

: **Yennie Agustin MR, S.H., M.H.**



Sekretaris

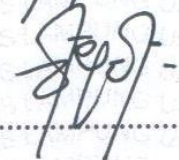
: **Siti Nurhasanah, S.H., M.H.**



Penguji

Bukan Pembimbing

: **Aprilianti, S.H., M.H.**



2. Dekan Fakultas Hukum



Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S.

NIP 19621109 198703 1 003

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **26 April 2016**

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Rantika Wulandari Br. Tarigan, terlahir sebagai anak pertama pasangan Bapak Jhon Leader Tarigan dan Ibu Ita Latersia Br. Surbakti. Penulis dilahirkan pada Tanggal 07 Juli 1993 di Desa Merdeka Kecamatan Simpang Empat Kabupaten Karo, Sumatera Utara.

Penulis menyelesaikan pendidikan di Sekolah Dasar SD Methodist Berastagi pada Tahun 2005, Sekolah Menengah Pertama (SMP) Methodist Berastagi pada tahun 2008, dan pada akhirnya penulis mengakhiri proses wajib belajar Sembilan tahun di Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 01 Berastagi pada tahun 2011.

Pada Tahun 2011, berkat ridho Allah SWT penulis terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung melalui jalur seleksi Undangan. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif diorganisasi internal maupun eksternal kampus. Pada tahun 2012, penulis aktif sebagai anggota Kesekretariatan BEM FH UNILA 2012-2013. Pada tahun 2014, penulis aktif di HIMA Perdata 2014-2015 sebagai Bendahara Umum.

Selain aktif di organisasi internal kampus, penulis juga aktif dalam organisasi eksternal kampus. Penulis memilih Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Cabang Bandar Lampung Komisariat Hukum UNILA sebagai batu loncatan dan tempat pembelajaran bagi penulis untuk mengasah kemampuan berorganisasi. Selain itu penulis juga tergabung di organisasi eksternal lainnya di Ikatan Mahasiswa Karo (IMKA) sebagai Koordinator Bidang Pendidikan.

PERSEMBAHAN

Maha Suci Allah dan Segala Puji untuk-Nya, sejumlah makhluk-Nya, Keridhaan diri-Nya, perhiasan 'Arsy-Nya dan sebanyak tinta kalimah-Nya
Untuk-Nya yang tidak pernah tidur dan lupa akan makhluknya,
Sang penguasa alam semesta beserta isinya dan dengan penuh kerendahan hati ku
persembahkan kepada:

Kedua orang tuaku tercinta Ayahanda-ku Jhon Leader Tarigan dan Ibunda-ku Ita
Laterssia Br. Surbakti yang telah membesarkanku dengan penuh kasih sayang, selalu
menyertaiku dalam Doa agar setiap langkahku dipermudah oleh Tuhan, serta selalu
mengajarkanku untuk kuat dalam menjalani hidup.

Apapun bentuknya aku tahu, aku paham dan aku mengerti, bahwa itulah bentuk kasih
sayang ayah dan bunda pada ku.

MOTTO

“Orang yang berinisiatif adalah orang yang berani memikul banyak tanggung jawabnya, dengan inisiatif ia berhasil melakukan tugas-tugas yang sulit, semuanya harus dihadapinya dengan kepala dingin, itulah kesukaran-kesukaran yang harus Anda hadapi. Betapa pentingnya inisiatif dalam perjuangan hidup”

(Dr. D.J.Schwart)

“Banyak kegagalan dalam hidup ini dikarenakan orang-orang tidak menyadari betapa dekatnya mereka dengan keberhasilan saat mereka menyerah”

(Thomas Alva Edison)

“Di Puji Tidak Terbang, Dihina Tidak Akan Tumbang”

(Penulis)

SANWACANA

Segala ucapan rasa syukur yang sebesar-besarnya penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Tuhan Semesta Alam yang maha berhak menguasai seluruh langit dan bumi, yang tidak akan pernah memejamkan mata-Nya untuk selalu tetap mengawasi ciptaan-Nya yang paling mulia, serta yang akan menjadi hakim sangat adil di hari akhir nanti. Sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Skripsi dengan judul, **“Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia Terhadap Pengiriman Barang Penumpang (Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian)”** merupakan hasil penelitian yang dibuat untuk memenuhi salah satu syarat mencapai gelar sarjana di bidang Hukum Keperdataan.

Dalam penyelesaian penulisan skripsi ini, penulis tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dorongan, serta doa dari berbagai pihak yang telah mendukung penulis. Maka dari itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. Wahyu Sasongko, S.H., M.Hum., selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah banyak membantu penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;

3. Ibu Yennie Agustin MR, S.H., M.H., selaku Pembimbing Satu atas semua pemikiran cemerlangnya, kesabaran, bimbingan, kritikan, dan kesediaan untuk meluangkan waktu disela-sela kesibukannya dalam proses penyelesaian skripsi ini;
4. Ibu Siti Nurhasanah S.H., M.H., selaku Pembimbing Dua yang telah meluangkan waktunya, mencurahkan segenap pemikirannya, memberikan bimbingan, kritik dan saran dalam proses penyelesaian skripsi ini;
5. Ibu Aprilianti, S.H., M.H., selaku pembahas Satu yang telah memberikan kritik, saran dan masukan yang membangun terhadap skripsi ini;
6. Ibu Diane Eka Rusmawati, S.H., M.Hum., selaku Pembahas Dua yang telah memberikan kritik, saran dan masukan yang membangun terhadap skripsi ini dan telah membantu penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
7. Bapak Ahmad Irzal, S.H., M.H., selaku Pembimbing Akademik, yang telah membantu penulis menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
8. Seluruh dosen dan karyawan/i Fakultas Hukum Universitas Lampung yang penuh dedikasi dan meneteskan ilmu-ilmu yang luar biasa selama ini kepada penulis dalam masa studi di Fakultas Hukum Universitas Lampung;
9. Secara khusus penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada Ayah Jhon Leader Tarigan yang penulis banggakan dan Bunda Ita Laterssia Br.Surbakti tercinta yang telah banyak memberikan dukungan, doa dan pengorbanan baik secara moral maupun materil sehingga penulis dapat menyelesaikan studi dengan baik. Terimakasih atas segalanya semoga kelak dapat membahagiakan,

membanggakan dan selalu bisa membuat kalian tersenyum dalam kebahagiaan;

10. Adikku tersayang Reza Syahputra Tarigan terimakasih telah menjadi motivasi buatku dan selalu memberikan dukungan moril, kegembiraan dan semangatnya;
11. Denny WF, terimakasih telah menjadi tempat untuk berbagi suka dan duka. Selalu memberikan doa, dukungan, motivasi dan kasih sayang serta kesabaran yang tiada henti kepada penulis sampai akhirnya skripsi ini selesai.
12. Sepupu-sepupuku Indryanta Surbakti, Chindy Tarigan, Liyona Tarigan, Tia, Odi, Kevin, terimakasih atas semua dukungan, semangat dan doanya;
13. Sahabat-sahabat terbaik semasa SMA Isa Mudaya, Happy Desy Wati, Dewi, Holma, Nella, Febri dan teman-teman Clauzter yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terimakasih atas doanya;
14. Sahabat-sahabat petualang yang kusayangi Ririn Regilia Putri, July Ardila, Muhammad Akbar, Amir Suhendra, Ratna Eka Sari, Maryanto. Terimakasih untuk kebersamaan dan canda tawa selama 4 tahun kita bersama. Semoga kita semua sukses;
15. Teman-teman Hukum Keperdataan : Abung, Marullfa, Rae, Novi, Ika, Rendy, Grace, Juna, Nico, Yunika, Yulia, Tina, Feri, Widi, Niken, Haris, Chandra, Puji, Bintang, Imam, Tria, Fajar dan teman-teman angkatan 2011 yang tidak bisa penulis sebutkan satu-satu, terimakasih atas kebersamaannya, senang rasanya telah mengenal kalian dan menjadi bagian dari kalian semua;
16. Kopi bersatu yang sangat kusayangi Lidia Maharani Purba, Dwi Fuji Astuti Ginting, Mira Aiza Purba, Rere, Sisil terimakasih untuk canda tawa,

kebersamaan, semangat, dukungan dan motivasi yang selalu kalian berikan sampai penulis menyelesaikan kuliah;

17. Teman-teman IMKA abang Una, Adolf, Daniel, Alfin, Yudha, Destra, Kakak Yuni, Aisyah, Vera, Cindy, Lova, Berlian, Eko, Rio, Sola, Damenta, Ricky, Ridho dan teman-teman yang tidak dapat disebutkan satu persatu terimakasih atas doa dan dukungannya;

18. Teman-teman KKN desa Karta Sari, Tulang Bawang Udik Rendina, Ratna, Rayi, Noni, Ria, Adawiah, Jendra, Rahmat, Rifki terimakasih untuk 40 hari kita bersama, banyak pelajaran yang penulis dapatkan dalam kebersamaannya. Terimakasih atas semua doa dan dukungannya;

19. Terimakasih banyak atas semua pihak yang terlibat, yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu. Semoga apa yang telah kalian berikan akan mendapat balasan yang setimpal dari Allah SWT.

Akhir kata penulis meminta maaf yang sebesar-besarnya dalam proses penulisan skripsi ini, dan penulis sangat menyadari bahwasanya masih banyak kekurangan yang harus diperbaiki dalam penulisan ini. Karena sesungguhnya kesempurnaan hanya milik Allah SWT. Semoga skripsi ini dapat menjadi hal yang berguna dan bermanfaat bagi pembacanya, dan bagi penulis dalam mengembangkan ilmu pengetahuannya dibidang hukum.

Bandar Lampung, Mei 2016

Penulis

Rantika Wulandari Br.Tarigan

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
HALAMAN PERSETETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
RIWAYAT HIDUP	vv
PERSEMBAHAN.....	v
MOTTO	vi
SANWACANA	vii
DAFTAR ISI.....	x
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Permasalahan.....	6
C. Ruang Lingkup	7
D. Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian.....	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Tinjauan Umum Pengangkutan.....	9
1. PerjanjianPengangkutan	9
2. JenisPengangkutan	10
3. Proses PenyelenggaraanPengangkutan	10
B. Pengangkutan Perkeretaapian	13
1. DasarHukumPerkeretaapian.....	13
2. TujuanPengangkutanPerkeretaapian	14
C. Tanggung Jawab.....	15
1. PengertianTanggungJawab	15
2. PrinsipTanggungJawab	16
3. Bentuk-BentukTanggungJawab	17
D. Kerangka Pikir	21
III. METODE PENELITIAN	23
A. Jenis Penelitian.....	23
B. Tipe Penelitian	23
C. Pendekatan Masalah.....	24
D. Data dan Sumber data	24
E. Metode Pengumpulan Data	25
F. Metode Pengolahan Data	26
G. Analisis Data	26

IV. PEMBAHASAN	27
A. Tanggung Jawab PT. Kereta API atas Kehilangan dan Kerusakan Pengiriman Barang Milik Penumpang Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian	27
B. Upaya Hukum yang Dilakukan oleh Penumpang Jika Terjadi Kehilangan dan Kerusakan dalam Pengiriman Barang pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	44
V. KESIMPULAN	69

DAFTAR PUSTAKA

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan nasional merupakan usaha peningkatan kualitas manusia, dan masyarakat yang dilakukan secara berkelanjutan, berlandaskan kemampuan nasional, dengan memanfaatkan ilmu pengetahuan dan teknologi serta memperhatikan tantangan perkembangan global. Dalam pelaksanaannya, mengacu pada kepribadian bangsa dan nilai luhur yang universal untuk mewujudkan kehidupan bangsa yang berdaulat, mandiri, berkeadilan, sejahtera, maju dan kukuh kekuatan moral dan etikanya.¹

Sasaran pembangunan nasional salah satunya adalah pada bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut. Keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu negara yang didukung, dengan sektor moneter, fiskal, dan stabilitas nasional yang mantap, memungkinkan negara akan lebih mudah mencapai keberhasilan pembangunan disegala aspek kehidupan masyarakat, sehingga kesejahteraan masyarakat dapat terwujud.

¹Garis – Garis Besar Haluan Negara 1999 - 2004

Sejalan dengan perkembangan perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka perlu sekali adanya sarana guna menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat yang lain, guna memenuhi kebutuhan masyarakat dan salah satu sarana yang diperlukan adalah alat transportasi. Jenis transportasi ada didarat, dilaut dan diudara. Salah satu jenis pengangkutan yang digunakan sebagai transportasi dari darat yaitu pengangkutan dengan menggunakan kereta api.

Kereta api sebagai salah satu moda transportasi yang paling diminati saat ini, menjadi pilihan utama bagi pengguna jasa angkutan umum, karena berbagai macam pertimbangan diantaranya kereta api merupakan salah satu moda transportasi angkutan darat yang memiliki banyak kelebihan. Salah satu keunggulan dari kereta api, yaitu dapat mengangkut banyak orang dalam sekali perjalanan atau bersifat masal, irit bahan bakar, efisien, hemat pemakaian lahan dan ramah lingkungan, jika dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya, serta adaptif terhadap perkembangan teknologi. Dengan memiliki berbagai keunggulan tersebut, sudah saatnya kereta api menjadi pilihan utama dalam mengatasi kemacetan di jalan raya, terutama di kota - kota besar di Indonesia serta menjadi angkutan utama di Indonesia.²

Penyelenggaraan pengangkutan pengiriman barang dengan kereta api dimulai dengan proses penumpang membeli tiket pengiriman barang sebagai alat bukti adanya perjanjian antara penumpang dengan PTKAI (sebagai dokumen), sehingga

²Siswanto, "Transportasi Massal Pilihan Rakyat", *Jawa Pos*, 20 Desember 2010.

dengan adanya tiket pengiriman barang maka barang dapat dikirim melalui Kereta Api. Sedangkan mekanisme pengiriman barang adalah penumpang mendaftarkan barang yang akan dikirim ke pihak PT KAI, maka PTKAI bertanggung jawab kepada penumpang, tetapi apabila penumpang yang tidak mendaftarkan barang yang akan dikirim ke pihak PTKAI maka tidak adanya tanggung jawab yang diberikan oleh PT KAI. Penumpang berhak mendapatkan ganti rugi dari PTKAI apabila penumpang sudah mendaftarkan barang yang akan dikirim ke pihak PTKAI selanjutnya apabila barang yang akan dikirim hilang atau rusak maka PTKAI akan mengidentifikasi terlebih dahulu apa yang menyebabkan barang tersebut rusak atau hilang.

Contoh peristiwa yang sering terjadi dalam pengiriman barang milik penumpang PT KAI adalah ketika barang kiriman dibawa oleh kurir ke tempat tujuan pengiriman dan diserahkan kepada pihak penerima, barang tersebut tidak langsung diperiksa di hadapan kurir yang mengantar. Biasanya penerima membuka kiriman setelah beberapa saat kemudian dan ternyata barang kiriman tersebut berada dalam kondisi rusak atau hilang. Kerusakan pada barang kiriman yang pernah terjadi misalnya kerusakan pada pigura yang akan dikirim, hal ini terjadi karena kelalaian pihak pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan. Seperti yang dikeluhkan oleh Lisnawati selaku konsumen yang menggunakan jasa pengiriman barang PT KAI, menjelaskan bahwa saya mengirim barang berupa satu unit sepeda motor melalui jasa pengiriman PT KAI, tetapi barang tidak sampai ditempat dengan tepat waktu selain itu body motor bagian samping juga

lecet seperti ada goresan³. Konsumen lain yang juga mengelukan pelayanan pengiriman barang adalah Fauzi, beliau mengirim satu unit barang *smartphone* tetapi PT KAI terlambat dalam pengiriman barang karena salah alamat dan bagian kotaknya sudah terbuka⁴.

Selanjutnya hilangnya barang kiriman yang terjadi saat proses pengangkutan lebih dikarenakan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab. Selain itu, muatan barang yang berlebihan dalam pengangkutan dapat menunda pengiriman barang sehingga mengakibatkan keterlambatan sampainya barang kepada penerima. Pihak pengirim atau penerima berupaya meminta ganti rugi kepada perusahaan jasa pengiriman yaitu pihak PT KAI atas kerugian tersebut. Apabila pihak pengangkut lalai dalam penyelenggaraan pengangkutan sehingga menimbulkan kerugian bagi pihak pengirim, maka pihak pengangkut bertanggung jawab untuk membayar kerugian tersebut⁵.

Menurut Pasal 88 KUHD, jika kerugian-kerugian yang terjadi setelah barang-barang itu dikirim, pihak PT KAI tetap bertanggung jawab atas kerugian tersebut bila hal itu merupakan kelalaian atau kesalahan dari pihak PT KAI. Pasal 45 ayat (1) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 disebutkan bahwa perusahaan pengangkutan umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengiriman barang atau pihak ketiga, karena kelalaiannya dalam melaksanakan pelayanan pengangkutan, sedangkan pada ayat (2)

³<http://data/kasus/republika>, dikutip tanggal 08 Februari 2016

⁴<http://data/kasus/republika>, dikutip tanggal 08 Februari 2016

⁵Abdul Kadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2011, hlm.76.

dinyatakan bahwa biasanya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang diderita oleh penumpang, pengiriman barang atau pihak ketiga.

Berdasarkan kerugian konsumen di atas, hak atas kompensasi ganti rugi yang diterima oleh konsumen dari pelaku usaha jasa pengiriman barang ini dibatasi dikarenakan perjanjian baku yang dibuat oleh pelaku usaha jasa pengiriman barang tersebut. Hak kompensasi ganti rugi yang diterima oleh konsumen berdasarkan syarat standar pengiriman hanya terbatas pada kerusakan dan kehilangan barang saja tidak pada keterlambatan barang sampai pada tujuan.

Pembatasan hak kompensasi ganti rugi disini merupakan perjanjian baku yang melanggar ketentuan Pasal 4 huruf h UUPK tentang hak kompensasi ganti rugi konsumen karena tujuan pembangunan nasional ini bertujuan untuk mewujudkan suatu masyarakat yang adil dan makmur yang merata materi dan spiritual dalam era demokrasi ekonomi berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.⁶ Dalam hal ini adanya kepastian hukum dan keterbukaan informasi antar pelaku bisnis dan untuk menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen untuk mewujudkan keseimbangan perlindungan kepentingan konsumen dan pelaku usaha akan tanggung jawabnya, sehingga tercipta perekonomian yang sehat.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka pembahasan dalam penulis ini akan difokuskan pada pengangkutan pengiriman barang bukan pada barang bawaan penumpang hal itu dikarenakan pengiriman barang melalui PT KAI banyak

⁶Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Loc. Cit

digunakan oleh masyarakat dikarenakan harganya yang sangat terjangkau oleh semua lapisan masyarakat, namun banyak terjadi ketidakpuasan pada masyarakat yang melakukan pengiriman barang tersebut. Selain itu juga banyaknya wanprestasi yang dialami oleh PT KAI dalam pengiriman barang hal tersebut dibuktikan dengan meningkatnya pengaduan masyarakat ke PT KAI tentang kerusakan dan keterlambatan pengiriman barang. Banyaknya masyarakat yang tidak mengetahui apa yang menjadi haknya ketika menggunakan jasa pengiriman barang melalui PT KAI menjadi suatu kemakluman bahwa dengan harga pengiriman barang yang murah maka pelayanan yang pantas tidak perlu diharapkan.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis tertarik mengkaji dan membahas dengan judul **“TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA TERHADAP PENGIRIMAN BARANG PENUMPANG (Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian)”**.

B. Permasalahan

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan diatas, maka yang menjadi pokok permasalahan ini adalah :

1. Bagaimanakah tanggung jawab PT. Kereta Api atas kehilangan dan kerusakan pengiriman barang milik penumpang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian?
2. Bagaimanakah upaya hukum yang dilakukan oleh penumpang jika terjadi kehilangan dan kerusakan dalam pengiriman barang pada PT. Kereta Api?

C. Ruang Lingkup

Ruang lingkup bidang Ilmu penelitian ini adalah Ilmu Hukum Perdata pada umumnya, khususnya bidang Pengangkutan Niaga, sedangkan ruang lingkup bidang kajian pada penelitian ini adalah mengkaji tentang kewajiban hukum yang melahirkan adanya tanggung jawab PT. Kereta Api terhadap bagasi penumpang yang didaftarkan kepada pihak PT. Kereta Api yang diatur Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

D. Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan pokok bahasan, maka tujuan penelitian ini adalah memperoleh gambaran secara rinci, jelas dan sistematis serta:

- a. Mengetahui tanggung jawab PT. Kereta Api atas kehilangan dan kerusakan pengiriman barang milik penumpang ditinjau dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- b. Mengetahui upaya hukum yang dilakukan oleh penumpang jika terjadi kehilangan dan kerusakan dalam pengiriman barang pada PT. Kereta Api.

2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang diharapkan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Kegunaan Teoritis

Memberikan sumbangan ilmu pengetahuan hukum khususnya dalam bidang hukum yaitu mengenai hukum Pengangkutan Niaga khususnya mengenai

tanggung jawab terhadap kerusakan atau kehilangan barang bagasi didalam Kereta Api.

b. Kegunaan Praktis

- 1) Dijadikan bahan bacaan dan informasi bagi pihak-pihak yang berkepentingan.
- 2) Menambah pengetahuan tentang hukum pengangkutan niaga.
- 3) Mengembangkan tanggung jawab pengangkut terhadap barang penumpang yang diangkut.
- 4) Salah satu syarat akademik bagi peneliti untuk menyelesaikan studi p^{er} fakultas Fakultas Hukum Universitas Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Pengangkutan

1. Perjanjian Pengangkutan

Beberapa perjanjian yang kelihatannya berlaku secara sempurna, tetapi mungkin ada sebagian yang tidak berguna disebabkan oleh suatu cacat ketika perjanjian-perjanjian tersebut dibuat. Faktor-faktor yang mempengaruhi cacatnya suatu perjanjian adalah kekeliruan perbuatan curang, paksaan, pengaruh yang tidak pantas dan ketidakcakapan dalam membuat perjanjian. Pada pasal 1313 kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPdt), perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikat dirinya terhadap satu orang atau lebih. Sehubungan dengan ini, perjanjian adalah peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dimana dua orang berjanji.

Para pihak dalam perjanjian pengangkutan diberikan kebebasan untuk menentukan isi dari perjanjian yang akan dibuat nya. Apabila terjadi kelalaian pada salah satu pihak, maka akibatnya ditetapkan bagaimana berlaku untuk perjanjian-perjanjian pada umumnya dalam buku ke tiga dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.⁷ Persetujuan antara pihak-pihak yang berkepentingan itu melahirkan hubungan kewajiban dan hak yang harus direalisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan.

⁷M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung, 1982, hal 32.

2. Jenis Pengangkutan

Pengangkutan merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Adapun jenis – jenis pengangkutan dapat digolongkan sebagai berikut:

- a. Udara, dengan sarana pesawat dan prasarana bandara.
- b. Air, dengan sarana kapal dan prasarana dermaga atau pelabuhan.
- c. Darat melalui jalan raya untuk sarana bus, mobil, sepeda motor dengan prasarana terminal dan melalui jalan rel dengan sarana kereta api dan prasarana stasiun.

3. Proses Penyelenggaraan Pengangkutan

Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Pengangkutan menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai yang diberikan oleh pengangkutan adalah berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai ini diperoleh jika barang telah diangkut ke tempat di mana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

Pengangkutan memberikan jasanya kepada masyarakat yang disebut jasa transportasi. Jasa transportasi akan habis dengan sendirinya, dipakai ataupun tidak dipakai. Jasa transportasi merupakan hasil atau keluaran (*output*) perusahaan transportasi yang memiliki jenis bermacam-macam sesuai banyaknya jenis alat transportasi (seperti jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan, jasa transportasi bus, dan lain-lain). Dan sebaliknya, jasa transportasi merupakan salah satu faktor masukan (*input*) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian dan kegiatan ekonomi lainnya. Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara maksimal.

Proses penyelenggaraan pengangkutan kereta api dibagi menjadi 3 bagian, yaitu :⁸

a. Pemuatan

Pengoperasian sarana perkeretaapian umum wajib memenuhi standar kelayakan operasi sarana perkeretaapian.⁹ Untuk memenuhi ketentuan tersebut, terhadap setiap sarana perkeretaapian dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Kereta api yang dioperasikan harus memenuhi daya angkut maksimal yang diperkenankan.

Setelah terjadi kesepakatan antara penumpang atau pengirim barang dan pengangkut (PT KAI), yang pertama kali diselesaikan adalah pembayaran biaya pengangkutan dari penerbitan dokumen pengangkutan. Atas dasar dokumen tersebut, pengangkut menyiapkan kereta api di stasiun

⁸Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hal 200

⁹Pasal 27 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

pemberangkatan sesuai jadwal yang telah ditetapkan. Penumpang yang sudah memiliki karcis, dapat naik ke kereta api dan barang yang akan diangkat dimuat kedalam gerbong kereta api. Setelah pemuatan selesai, Kepala Stasiun Kereta Api menyiapkan keberangkatan kereta api sesuai waktu yang telah ditetapkan.

b. Pengangkutan

Untuk kelancaran dan keselamatan pengangkutan kereta api, pengoperasian kereta api wajib dilakukan oleh awak (petugas) yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat yang diberikan setelah lulus mengikuti pendidikan dan pelatihan yang diselenggarakan oleh pemerintah.¹⁰

Dalam ketertiban dan keselamatan selama pengangkutan berlangsung, pihak pengangkut diberi wewenang untuk:

- 1) Memeriksa karcis pengguna jasa kereta api dan menindak pengguna jasa yang tidak mempunyai karcis.
- 2) Menertibkan pengguna jasa kereta api.
- 3) Melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan perjalanan kereta api.
- 4) Membatalkan perjalanan kereta api apabila terdapat hal-hal yang membahayakan.

¹⁰Pasal 116 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Jika pihak pengangkut lalai dalam melaksanakan tugasnya selama proses pengangkutan berlangsung, pihak pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim. Akan tetapi, pihak pengangkut dapat menolak tanggung jawab membayar ganti kerugian apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian itu disebabkan oleh peristiwa yang tidak dapat diduga lebih dahulu, cacat barang itu sendiri atau kesalahan pengirim.

c. Penurunan Barang

Setelah kereta api tiba di stasiun tujuan seperti yang tertera pada dokumen pengangkutan, penumpang turun, barang dibongkar dari kereta api dan disimpan ditempat penyimpanan yang ditetapkan oleh pihak pengangkut. Pengangkut memberitahukan kepada penerima agar menerima kiriman dalam jangka waktu yang ditetapkan. Apabila penerima tidak mengambil barang tersebut dari tempat penyimpanan sesuai waktu yang telah diberi, maka penerima dikenakan biaya penyimpanan barang dan wajib melunasi ketika barang itu diambil.

B. Pengangkutan Perkeretaapian

1. Dasar Hukum Perkeretaapian

Pengangkutan darat dengan kereta api diatur dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Nomor 65 Tahun 2007. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri

maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan mampu bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.¹¹

Pengangkutan darat dengan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara Badan Penyelenggara Pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang. Karcis penumpang diterbitkan atas nama (on name), artinya setiap pemegang karcis yang namanya tercantum pada surat pengangkutan barang adalah pemilik dan berhak untuk menerima barang. Karcis barang dan surat pengangkutan barang atas nama tidak dapat dialihkan kepada pihak lain karena ada kaitannya dengan asuransi yang melindungi dalam hal terjadi musibah.

2. Tujuan Pengangkutan Perkeretaapian

Secara umum dinyatakan bahwa setiap pengangkutan bertujuan untuk tiba di tempat tujuan dengan selamat dan meningkatkan nilai guna bagi penumpang ataupun barang yang diangkut. Pengangkutan PT KAI wajib mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis penumpang sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati. Pengangkut wajib mengganti kerugian akibat kelalaian pengangkut sesuai dengan perjanjian dan ketentuan Undang-undang Perkeretaapian.

Sacara khusus, setiap jenis pengangkutan mempunyai tujuan yang khusus pula. Demikian juga pengangkutan dengan kereta api bertujuan untuk :

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hal 9

- a. Memperlancar perpindahan orang atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib, teratur dan efisien.
- b. Menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

C. Tanggung Jawab

1. Pengertian Tanggung Jawab

Terdapat 3 macam tanggung jawab dalam hukum, yaitu tanggung jawab hukum dalam arti *accountability* adalah tanggung jawab hukum dalam kaitan dengan keuangan. *Responsibility* adalah tanggung jawab dalam arti harus memikul beban seperti tanggung jawab di kalangan ABRI adalah yang memegang tongkat komando perintah kepada prajurit. Tanggung jawab dalam arti *liability* adalah kewajiban menanggung kerugian yang di derita misalnya PT. KAI sebagai pihak pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang atau pengirim barang dapat mengajukan gugatan kepada pihak pengangkut atas segala kerugian yang di derita. Titik sentral mengenai tanggung jawab pengangkut pada umumnya adalah tanggung jawab (*liability principle*) yang diterapkan. Penggunaan suatu prinsip tanggung jawab tertentu kepada keadaan tertentu, baik ditinjau secara makro maupun mikro.

Tanggung jawab sangat terkait dengan hak dan kewajiban, yang pada akhirnya dapat menimbulkan kesadaran tanggung jawab. Ada dua bentuk kesadaran: *Pertama*, Kesadaran yang muncul dari hati nurani seseorang yang sering disebut

dengan etika dan moral. *Kedua*, kesadaran hukum yang bersifat paksaan berupa tuntutan-tuntutan yang diiringi sanksi-sanksi hukum.

2. Prinsip Tanggung Jawab

Ada 3 (tiga) prinsip atau teori mengenai tanggung jawab dalam hukum pengangkutan, yaitu¹²:

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan

Prinsip Tanggung jawab Berdasarkan Kesalahan di Indonesia mengacu kepada ketentuan yang tercantum dalam Pasal 1365 KUHPerdara Penerapan ketentuan Pasal 1365 itu memberikan konsekuensi beban pembuktian kepada pihak yang dirugikan, dalam hal ini penumpang. Untuk membuktikan bahwa kerugian yang dideritanya merupakan akibat dari perbuatan tergugat, dalam hal ini adalah pengangkut.

b. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga

Prinsip Tanggung jawab Berdasarkan Praduga adalah juga prinsip tanggung jawab berdasarkan adanya kesalahan, tetapi dengan pembalikan beban pembuktian kepada pihak yang tergugat.

c. Prinsip tanggung jawab mutlak

Prinsip Tanggung jawab Mutlak adalah tergugat atau pengangkut selalu Bertanggung jawab tanpa melihat ada atau tidaknya kesalahan atau tidak melihat siapa yang bersalah. Timbulnya konsep tanggung jawab pengangkut tidak menyelenggarakan sebagaimana metinya sehingga menimbulkan

¹²Abdulkadir Muhammad, S.H., *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.

kerugian pada penumpangnya. Tanggung jawab akibat kelalaian atau kecerobohan yang mengakibatkan kerugian pada konsumen yang sering kali luput dari perhatian pembuat kebijakan.

Ganti rugi yang diberikan dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang atau jasa yang sejenis atau setara nilainya yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Prinsip tentang tanggung jawab merupakan perihal yang sangat penting dalam hukum perlindungan konsumen. Dan diperlukan kehati-hatian dalam menganalisa siapa yang harus bertanggung jawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait.

3. Bentuk-Bentuk Tanggung Jawab

Ada beberapa bentuk-bentuk tanggung jawab dalam dunia hukum, diantaranya adalah:

a. Tanggung Jawab Pidana

Suatu konsep yang terkait dengan teori kewajiban hukum adalah konsep tanggung jawab hukum (*liability*). Seseorang secara hukum dikatakan bertanggungjawab untuk suatu perbuatan tertentu adalah bahwa dia dapat dikenakan sanksi dalam suatu perbuatan yang berlawanan. Normalnya dalam kasus sanksi dikenakan karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut harus bertanggungjawab. Menurut teori tradisional terdapat

2 bentuk tanggungjawaban hukum, yaitu berdasarkan kesalahan (*based on fault*) dan tanggungjawaban mutlak (*absolute responsibility*).¹³

b. Tanggung Jawab Perdata

Apabila seseorang dirugikan karena perbuatan seseorang lain, sedang diantara mereka itu tidak terdapat suatu perjanjian, maka berdasarkan undang-undang juga timbul atau terjadi hubungan hukum antara orang tersebut yang menimbulkan kerugian itu.¹⁴ Hal tersebut juga diatur dalam pasal 1365 KUHPerdata bahwa “Tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut.”

c. Tanggung Jawab Administrasi

Tanggung jawab administrasi tidak semata-mata hanya berfungsi untuk mengatasi kebebasan pemerintah dalam bertindak dan melaksanakan fungsinya, tetapi juga melalui sarana hukum administrasi Negara, pemerintah mempunyai wewenang untuk meletakkan berbagai kewajiban-kewajiban kepada rakyat yang harus ditaatinya. Tanggung jawab pemerintah muncul akibat adanya 2 hal, yaitu adanya kewenangan dan adanya hak dan kewajiban. Kewenangan serta hak dan kewajiban tersebut merupakan perbuatan pemerintah yang harus dipertanggungjawabkan. Dengan adanya bentuk-bentuk tanggung jawab tersebut, maka pemerintah membuat pembenahan dan penyempurnaan

¹³Hans Kelsen dalam Jimly Assidique dan M. Ali Syafaat, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Sekjend Mahkamah Konstitusi, Jakarta, 2006, hlm. 65

¹⁴A.Z. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Diapit Media, Jakarta, 2002, hlm. 77

terhadap Undang-undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yaitu:

1) Tanggung Jawab PT KAI Terhadap Penumpang Sebagai Sarana Penyelenggara Perkeretaapian

Sebagai pihak penyelenggara sarana perkeretaapian PT KAI mempunyai tanggung jawab untuk menjaga keselamatan penumpang atau pengguna jasa perkeretaapian. Dalam hal tanggung jawab ini, terdapat dua bentuk yang dibedakan antara tanggung jawab pihak Penyelenggaran Prasarana Perkeretaapian dan Pihak Penyelenggaraan Sarana perkeretaapian, sedangkan penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum yang saat ini dilaksanakan oleh PT KAI. Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum dilakukan oleh Badan Usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama. Dalam hal tidak ada Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, maka Pemerintah atau Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum¹⁵.

2) Tanggung Jawab Pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian

Adapun yang menjadi tanggung jawab dari Penyelenggara prasarana perkeretaapian anatara lain sebagai berikut¹⁶:

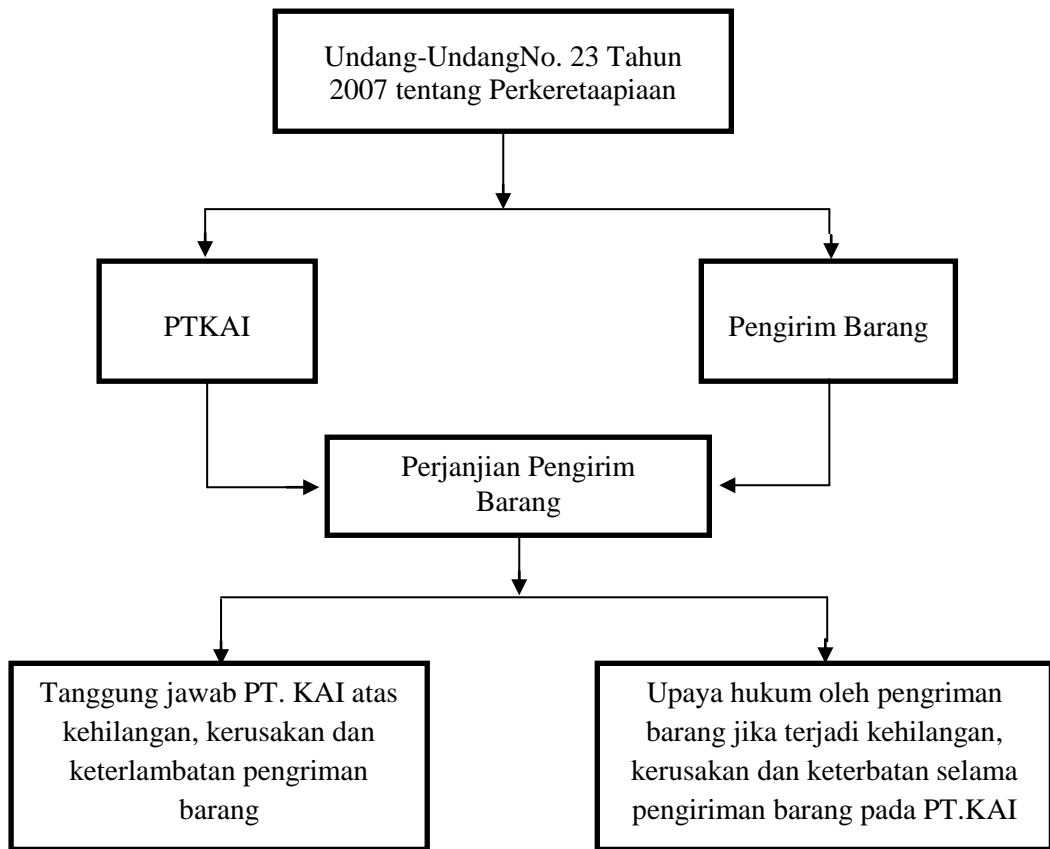
¹⁵Pasal 23 Undang-undang No 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

¹⁶Pasal 23 Undang-undang No 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

- a) Penyelenggaraan sarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada penyelenggaraan sarana perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Tanggung jawab ini dilakukan dengan memberikan ganti rugi yang dihitung berdasarkan kerugian yg di alami.
- b) Tanggung jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian kepada penyelenggaraan sarana perkeretaapian dilakukan berdasarkan perjanjian kerja sama antara kedua belah pihak
- c) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggaraan prasarana perkeretaapian.

D. Kerangka Pikir

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah, maka dibuat kerangka pikir sebagai berikut:



Berdasarkan kerangka pikir tersebut, maka dapat diketahui bahwa dukungan pemerintah dalam menjamin ketertiban dan kepastian hukum bidang pengangkutan darat direalisasikan dengan memberikan dasar hukum berupa Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. PT. Kereta Api merupakan salah

satu pihak pengangkut yang menyelenggarakan pengangkutan umum sebagai alat angkut orang/penumpang.

Pengirim barang merupakan pihak pengguna jasa pengangkutan yang diselenggarakan oleh pihak PT. Kereta Api. PT. Kereta Apimemberikan tanggung jawab kepada pengirim barang yang mendaftarkan barang yang akan dikirim ke pihak PT. Kereta Api. PT. Kereta Apimemberikan ganti kerugian dan perlu mengetahui terlebih dahulu apa yang menyebabkan barang kiriman tersebut rusak/hilang. Sedangkan upaya hukum oleh pengirim barang selaku pengguna jasa merupakan salah satu proses yang dilakukan pengirim barang jika tidak ada tanggapan/respon dari pihak PT. Kereta Apimengenai kehilangan/kerusakan dan keterlambatan suatu barang yang dikirim oleh pengirim barang.

III. METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian hukum normatif-terapan, penelitian hukum normatif-terapan adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif¹⁷. Penulisan menggunakan jenis penulisan normatif-terapan karena objek yang diteliti adalah ketentuan normatif di bidang pengangkutan yang besar berupa peraturan perundang-undangan, yaitu Undang-Undang No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

B. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif, yaitu penelitian hukum yang bersifat memaparkan dan bertujuan untuk memperoleh gambaran (deskripsi) lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu pada saat tertentu atau mengenai gejala yuridis yang ada dan peristiwa hukum tertentu mengenai gejala yuridis yang ada dan peristiwa hukum tertentu yang terjadi didalam masyarakat.¹⁸ Dalam hal ini penulis akan menggambarkan

¹⁷ Abdul kadir Muhammad, *Hukum dan penelitian hukum*, PT.Citra Aditya Bakti; Bandung,2000

¹⁸Ibid.,hal.50

secara jelas, rinci, sistematis dan dengan melihat ketentuan hukum dan ketentuan lainnya dalam lingkup pengaturan tentang pengangkutan darat. Kemudian dari gambaran yang telah diperoleh tersebut, dianalisis mengenai perlindungan hukum konsumen penumpang Kereta Api sendiri.

C. Pendekatan Masalah

Sesuai dengan jenis penelitian yaitu hukum normatif-terapan, maka pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan normatif-terapan (*applied law approach*). Untuk menggunakan pendekatan normatif-terapan, terlebih dahulu merumuskan masalah dan tujuan penelitian, kemudian masalah dan tujuan tersebut dirumuskan secara rinci, jelas dan akurat.

D. Data dan Sumber data

Dalam penelitian ini data dijadikan pedoman dalam penulisan penelitian, penulisan menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan menggunakan metode pengamatan yang digunakan untuk memperjelas data yang dibutuhkan. Selain data primer, penulis juga menggunakan data sekunder yang didapat dari studi kepustakaan. Adapun data sekunder terdiri dari:

1. Bahan hukum primer

Yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat, yang terdiri dari berbagai peraturan, undang-undang, keputusan menteri dan peraturan yang setara, yang meliputi :

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt)
- b. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

c. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK)

2. Bahan hukum sekunder

Bahan sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yang bersumber dari literatur-literatur, makalah, dokumen, serta tulisan ilmiah yang berkaitan dengan penelitian ini.

3. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti surat kabar, kasus hukum dan pedoman penulisan karya ilmiah.

E. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara :

1. Studi Pustaka

Cara ini dilakukan dengan mencari dan mengumpulkan bahan-bahan teoritis dengan mengutip atau meresume bahan-bahan pustaka yang berhubungan dengan objek penelitian ini yaitu :

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt)
- b. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
- c. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK)
- d. Literatur-literatur dan sumber lainnya

F. Metode Pengolahan Data

Tahap-tahap pengolahan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Seleksi data

Seleksi data adalah memeriksa kembali apakah data yang diperoleh itu relevan dan sesuai dengan bahasan, selanjutnya apabila data ada yang salah akan dilakukan perbaikan dan terhadap data yang kurang lengkap dan dilengkapi.

2. Klasifikasi data

Klasifikasi data adalah pengelompokkan data sesuai dengan pokok bahasan agar memudahkan pembahasan.

3. Sistematika data

Sistematika data adalah penelusuran data berdasarkan urutan data yang telah ditentukan sesuai dengan ruang lingkup pokok bahasan secara sistematis.

G. Analisis Data

Dalam penelitian ini analisis data dilakukan secara kualitatif, yaitu dengan cara menafsirkan, menginterpretasikan dan mengklasifikasikan data yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan yang hasilnya diuraikan dan dijelaskan kedalam bentuk kalimat yang tepat dan dapat ditarik kesimpulan sehingga dari beberapa kesimpulan tersebut dapat diajukan saran-saran.

V. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diuraikan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Bentuk tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) apabila terjadi keterlambatan, kehilangan atau kerusakan memberikan ganti rugi sebesar nilai barang yang didasarkan Harga Tanggungan Ongkos Kirim (HTOK) yaitu maksimal 10 (sepuluh)kali ongkos kirim. Sedangkan berdasarkan Harga Tanggungan Nilai Barang (HTNB) maksimal pemberian ganti rugi yang akan diberikan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebesar harga pertanggung nilai barang, berdasarkan HTOK dan HTNB maksimal adalah 10 (sepuluh) kali ongkos pengiriman barang dari nilai barang yang dipertanggungkan.
2. Upaya hukum yang dilakukan oleh penumpang jika terjadi keterlambatan, kehilangan dan kerusakan dalam pengiriman barang pada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah melalui non litigasi yaitu penyelesaian sengketa diluar pengadilan, penyelesaian sengketa konsumen melalui jalur non litigasi digunakan untuk mengatasi keberlikuan proses pengadilan, penyelesaian sengketa melalui jalur non litigasi dapat ditempuh melalui Yayasan Lembaga

Konsumen Indonesia (YLKI), Direktorat Perlindungan Konsumen Disperindag dan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, PT. Citra aditya Bakti: Bandung, 2011.
- . *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti: Bandung 2008
- . *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT.Citra Aditya Bakti: Bandung 2000.
- A.Z. Nasution. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Diapit Media: Jakarta, 2002.
- Burhanuddin. *Pemikiran Hukum Perlindungan Konsumen dan Sertifikasi Halal*, UIN-MALIKI PRESS: Malang, 2011.
- Celina Tri Siwi Kristiyanti. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika: Jakarta, 2008.
- Garis – garis Besar Haluan Negara 1999 – 2004.
- Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani. *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, PT.Gramedia Pustaka Utama: Jakarta 2011.
- H. M. N. Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, jilid 3 Bagian Pertama*, Jambatan, Jakarta, 1991.
- Hans Kelsen dalam Jimly Assidique dan M. Ali Syafaat. *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Sekjend Mahkamah Konstitusi: Jakarta, 2006.
- Happy Santoso. *Hak Konsumen Yang Dirugikan*, Visimedia: Jakarta, 2008.
- M. Yahya Harahap. *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni: Bandung, 1982.
- Purwosutjipto. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Ctk Kelima, Djembatan: Jakarta, 2005.
- R. Soekardono. *Hukum Dagang Indonesia jilid 11, Hukum Pengangkutan di Darat*, Rajawali Press, Jakarta, 1981.
- Riduan Syahrani. *Seluk Beluk dan Asas Hukum Perdata*, Alumn: Bandung, 2010.
- Siti Nurbaiti. *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*: Jakarta, 2009.

Susanti Adi Nugroho. *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Ditinjau dari Hukum Acara Serta Kendala Implementasinya*, Prenada Media: Jakarta, 2008.

Literatur Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

Peraturan-peraturan yang telah ditetapkan PT Kereta Api Indonesia.

Sumber-Sumber lainnya

<http://data/kasus/republika.html>

Siswanto. "Transportasi Massal Pilihan Rakyat", *Jawa Pos*, 20 Desember 2010.