

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia termasuk negara yang memperoleh teknologi yang cukup baik, teknologi yang seiring berjalannya waktu selalu mengalami perkembangan yang positif, dari dampak positif perkembangan teknologi tersebut memberikan akses kemudahan bagi masyarakat sebagai dukungan dalam melakukan aktivitas manusia. Indonesia sebagai suatu negara pada kepadatan penduduk yang tinggi, sehingga menyebabkan mobilitas penduduk di Indonesia juga melambung tinggi, dengan itu semakin banyak pula kegiatan maupun aktivitas yang dilakukan manusia (Ramdhani, 2023).

Melakukan berbagai macam kegiatan sepanjang hari manusia menginginkan sarana serta prasarana infrastruktur penunjang aktivitas tersebut. Agar mewujudkan kelancaran kegiatan tersebut, oleh karena itu dibutuhkan pengangkutan yaitu moda transportasi baik untuk penumpang maupun barang. Pengembangan infrastruktur pembangunan pada sektor transportasi dapat menjadikan sebuah hal yang memiliki peranan yang berguna saat mendukung mobilisasi, aksesibilitas baik orang maupun barang oleh sebuah tempat menuju tempat lain, sehingga dapat meminimalisir perbedaan serta kesenjangan antar daerah. Pembangunan infrastruktur tersebut khususnya pada moda transportasi dalam pengembangannya, akibatnya secara otomatis akan memberikan dampak positif pada moda transportasi berwujud aksesibilitas antar wilayah, naiknya produktivitas

ekonomi, meningkatkan hubungan, dan keadaan sosial budaya, serta stabilitas pertahanan dan keamanan (Ramdhani, 2024).

Indonesia mengembangkan dalam peningkatan pembangunan nasional seperti pada sektor transportasi, transportasi di Indonesia memiliki berbagai moda transportasi yang terbagi atas moda transportasi darat, moda transportasi laut, serta moda transportasi udara. Maksud dari persoalan ini penulis tertarik dan berniat untuk menulis tentang perihal kereta api yang memiliki peranan penting pada moda transportasi di Indonesia (Wikimedia, 2022).

Kereta api termasuk kendaraan transportasi yang bergerak sendiri atau digandengkan dengan kendaraan lain, yang beroperasi di atas rel. Sebagai alat transportasi darat massal, kereta api biasanya terdiri dari lokomotif (yang memiliki tenaga sendiri) dan rangkaian gerbong yang bisa membawa penumpang maupun barang pada total besar. Karena sifatnya yang massal, kereta api menjadi pilihan efektif untuk transportasi darat, baik untuk perjalanan dalam kota, antar kota, maupun antar negara (Gemilang, 2024).

Kereta api yang ada pada Indonesia merupakan sarana moda transportasi darat yang selalu dikembangkan sehingga dapat memiliki berbagai macam sistem penggerak yakni dapat berupa mesin uap, mesin diesel dan yang saat ini dikembangkan yakni dengan tenaga listrik yang tidak memerlukan lokomotif diesel dan lokomotif uap sebagai penarik atau pendorong, melainkan dengan tenaga listrik yang dibutuhkan dapat

menggerakkan sebuah rangkaian pada kereta listrik tersebut (Wikibuku, 2022).

Kereta api sebagai sarana transportasi yang memiliki keunggulan tersendiri yakni minat masyarakat yang paling tinggi, karena dapat mengangkut penumpang juga angkutan barang dengan total yang banyak dan dengan itu dapat menghemat energi serta menghemat dalam hal penggunaan ruang. Kereta api mempunyai banyak sekali kelebihan dan keuntungan yang didapatkan seperti halnya dalam faktor ketepatan waktu, kepuasan, kenyamanan, dan kesenangan, hal terpenting dan menjadi yang terunggul yakni ketepatan waktu karena kereta api mempunyai jalur sendiri berupa rel makanya bisa meminimalisir kepadatan kendaraan pada jalan raya dan meminimalisir kemacetan, serta mengurangi kepadatan dalam aktivitasnya (Sari, 2023).

Sejarah kereta api pada Indonesia diawali dengan pembangunan jalur rel Semarang-Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta) pada Desa Kemijen, yang diprakarsai dari Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele, ketika 17 Juni 1864. Pembangunan ini dilakukan dari perusahaan swasta bernama Naamlooze Venootschap Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NV. NISM), yang saat itu memakai lebar rel 1435 mm di bawah pemerintahan Hindia Belanda (Chandra, 2023).

Perkeretaapian di Pulau Jawa dimulai ketika perusahaan swasta Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) mendapatkan izin

ketika tahun 1867 agar mendirikan rel Semarang-Tanggung, yang selesai ketika tahun 1870. Setelah itu, jalur Batavia-Buitenzorg (Bogor) disiapkan ketika tahun 1873. Berikutnya, pada tahun 1875, perusahaan milik negara Staatsspoor (SS) memulai pembangunan jalur rel Surabaya-Pasuruan-Malang, yang akhirnya diresmikan untuk tahun 1878. (Alhadi, 2020).

Ketika tahun 1942 terdapat peristiwa menyerah tanpa syarat Hindia Belanda terhadap Jepang yang mempengaruhi perubahan dalam pengambilalihan perkeretaapian di Indonesia yang pada saat itu diambil alih dari Jepang serta berganti nama sebagai Rikuyu Sokyuku (Dinas Kereta Api). Perkeretaapian untuk Indonesia dalam penguasaan Jepang saat itu dipakai pada kepentingan perang, selain itu untuk penguasaan Jepang, Jepang juga membangun jalur rel kereta api lintas Saketi-Bayah serta Muaro-Pekanbaru pada pengangkutan hasil tambang batubara serta Jepang pula membuat pembongkaran jalur rel kereta api sepanjang 473 km yang digunakan sebagai pembangunan jalur rel kereta api pada Burma (Aminudin, 2023).

Pada saat Indonesia memproklamasikan kemerdekaan ketika tanggal 17 Agustus 1945 tepatnya beberapa hari sesudah kemerdekaan Indonesia, Indonesia melakukan pengambilalihan stasiun serta kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang seperti yang terjadi ketika tanggal 28 September 1945 ketika puncaknya peristiwa dalam pengambilalihan kantor pusat kereta api di Bandung yang pada saat ini diperingati menjadi hari Kereta Api Indonesia juga melalui tegaknya DKARI (Djawatan Kereta Api Repoeblik Indonesia) (Herdianti, 2018).

Pada tahun 1946, Belanda menyusun lagi sistem perkeretaapian pada Indonesia dengan nama Staatssporwegen/Verenigde Spoorwegbedrijf (SS/VS), gabungan dari SS serta semua perusahaan kereta api swasta di Indonesia, tidak termasuk DSM. Sesuai hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) pada Desember 1949, dilakukan pengambilalihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda dan penggabungan antara DKARI serta SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) pada tahun 1950 (Alhadi, 2020).

Ketika 25 Mei, DKA bertukar nama berubah jadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), sekaligus memperkenalkan lambang Wahana Daya Pertiwi yang memaparkan transformasi perkeretaapian Indonesia sebagai transportasi andalan pada kesejahteraan bangsa. Selanjutnya PNKA lalu berubah nama sebagai PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) untuk tahun 1971, kemudian menjadi PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api) untuk menaikkan pelayanan jasa transportasi kereta. Setelah itu, ketika tahun 1998, nama perusahaan menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). (Aminudin, 2023).

Berkembangnya teknologi yang mengikuti ilmu pengetahuan sehingga berkaitan pada peningkatan kebutuhan serta taraf hidup manusia sampai ketertarikan masyarakat dalam penggunaan jasa transportasi kereta api sehingga fasilitas dan kualitas yang diberikan kepada masyarakat dapat memadai dan tentunya dapat memenuhi kebutuhan dalam angkutan kereta api terkhususnya kereta api penumpang. Pengangkutan memiliki peranan penting dalam kehidupan bermasyarakat sehingga dapat mewujudkan arti dari

transportasi yang merupakan bagian dari hukum lintas dengan penggunaan jasa yang ekonomis khususnya kereta api (Kurniawan, 2023).

Aspek hukum yang meliputi pengoperasian dan pemilikan alat angkutan yang diperlukannya kehadiran hukum dalam hal pertanggungjawaban, hak, dan kewajiban. Kemajuan dalam bidang transportasi tentunya mendorong pengembangan ilmu hukum yang secara otomatis timbulnya perundang-undangan maupun kebiasaan dalam pengangkutan khususnya angkutan kereta api, akibatnya dengan hal ini perkembangan dalam pengangkutan yang diikuti kebijakan pemerintah dalam mengevaluasi dan revisi serta solusi dalam penanganan maupun penekanan terhadap kesalahan atau kecelakaan kereta api khususnya penumpang, lalu adanya keterkaitan itu lahirlah UU Nomor 13 Tahun 1992 menyangkut Perkeretaapian yang mengalami revisi sebagai UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian (Fazira, 2022).

Keterkaitan antara hukum dengan moda transportasi kereta api khususnya dalam unsur kesengajaan ataupun kelalaian terhadap semua permasalahan yang timbul pada dasarnya merupakan pertanggungjawaban yang harus dilakukan penyelenggara pengangkutan pada kereta api, kemudian sesuai yang tercantum pada Pasal 1366 KUH Perdata bahwasannya semua orang bertanggung jawab, bukan hanya sekedar terkait kerugian yang diakibatkan dari tindakan, melainkan terkait kerugian yang dialaminya. Selain itu, tertera pula untuk Pasal 1367 KUH Perdata, bahwasannya setiap orang bukan sekedar bertanggung jawab terkait perlakuannya pribadi, tetapi

atas kerugian yang disebabkan dari orang-orang di bawah tanggungannya maupun barang-barang yang ada pada pengawasannya (Ainunisya, 2023).

Menurut Pasal 87 ayat 1 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian, penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab untuk penyelenggara sarana perkeretaapian serta pihak ketiga terkait kerugian akibat kecelakaan yang terjadi karena kekeliruan dalam pengoperasian prasarana kereta api. Sementara itu, Pasal 133 ayat 1 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian menegaskan bahwa dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kereta api, penyelenggara wajib mendahulukan keselamatan, keamanan, pelayanan untuk kepentingan umum, mempertahankan kelangsungan pelayanan di jalur yang disahkan, serta memastikan jadwal perjalanan serta tarif yang sesuai dengan kepentingan masyarakat.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memperoleh tanggung jawab dalam melangsungkan angkutan penumpang dengan kereta api. Sistem perkeretaapian terbagi atas sarana, prasarana, SDM, serta aturan, kriteria, persyaratan, serta prosedur agar menjalankan transportasi kereta api, sehingga dalam pengoperasiannya harus sesuai pada standar operasional prosedur dengan peraturan dan ketentuan sebagai pedoman dalam penyelenggaraan kereta api Indonesia seperti pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 menyangkut Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api yang isinya membahas menyangkut ketentuan-ketentuan dalam pemberlakuan standar pelayanan

minimum dalam pengoperasian kereta api serta pengkategorian untuk pelayanan kereta api (Hidayat, 2018).

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara jasa angkutan orang/penumpang dan barang tentunya memiliki tanggungjawab yang besar dan resiko yang dihadapinya pun besar dengan itu perkeretaapian yang diselenggarakan pastinya ada tujuan yaitu agar memudahkan perpindahan orang serta barang melalui massal secara aman, nyaman, laju, lancar, efisien, dan mendukung pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, serta pembangunan nasional (Syafitri, 2019).

Istilah “selamat” bermakna perjalanan kereta api bebas oleh kecelakaan yang disebabkan oleh faktor internal, sedangkan “aman” bermakna bebas oleh kecelakaan yang ditimbulkan dari faktor eksternal, seperti gangguan alam atau manusia. Menurut Pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 menyangkut Investigasi Kecelakaan Transportasi, kecelakaan kereta api meliputi tabrakan antar kereta, kereta terguling, kereta anjlok, atau kereta terbakar (Sidauruk, 2023).

Kesimpulan berdasarkan ketentuan di atas diketahui bahwasannya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sangat bertanggung jawab serta akan tanggung jawab apabila secara perdata terdapat kerugian sebagaimana yang dijelaskan pada Pasal 157 ayat (1) UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian memaparkan “Bentuk bertanggung jawab termasuk pembagian ganti kerugian serta biaya pengobatan untuk pengguna jasa yang

luka-luka maupun santunan untuk pengguna jasa yang meninggal dunia”. Kerugian yang diderita dari pengguna jasa kereta api, seperti kehilangan maupun kehancuran barang sebab pengoperasian angkutan, juga dapat ditanggung dari penyelenggara sarana perkeretaapian (Suryono, 2024).

Penyelenggara sarana perkeretaapian juga memenuhi kewajiban tanggungjawabnya berdasarkan batasan waktu tanggungjawabnya seperti yang ada untuk Pasal 157 ayat (2) UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian dijelaskan jika “Batas waktu tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian seperti dilengkapinya kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian membagikan ganti kerugian, biaya pengobatan, serta santunan terlama 1 (satu) bulan mulai kejadian”. Selanjutnya, pengguna jasa yang menderita kerugian, cedera, atau keluarga dari penumpang yang meninggal dunia mesti melaporkan kejadian tersebut untuk Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dalam waktu sangat lambat 12 jam setelah kejadian.

Kecelakaan kereta api di Indonesia yang dialami tentunya sangat berhubungan dengan problem pada hukum itu sendiri, kemudian Human Error seperti kelalaian dan kesalahan menjadi salah satu faktor penyebab seringkali terjadi kecelakaan pada kereta api, seperti halnya masinis yang belum menyelenggarakan standar prosedur operasi hingga menentang batas kecepatan yang telah dipilih disetiap titik lokasi lintasan rel kereta api dan sedikitnya konsentrasi sebab kelelahan fisik yang pula sebagai penyebab human eror (Rompas, 2021).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 60 Tahun 2020 menyangkut Pengawasan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi, maksud dari melalui prasarana perkeretaapian yakni mencakup jalur kereta api, stasiun, serta sarana operasional kereta. Sementara itu, sarana perkeretaapian seperti kendaraan yang beroperasi pada jalur rel atau kereta api itu sendiri. Kerusakan pada prasarana dan sarana, seperti gangguan pada sistem komunikasi, sistem persinyalan, masalah kecepatan lokomotif, rem yang tidak berfungsi optimal, kondisi rel yang kurang baik, hingga ausnya rel merupakan beberapa penyebab terjadinya kecelakaan(Feryando, 2022).

Terdapat penyebab rusaknya fungsi dari prasarana dan sarana perkeretaapian yakni faktor eksternal seperti vandalisme, pencurian, sabotase, atau tindakan terorisme yang merusak peralatan persinyalan juga bisa mengganggu sistem perkeretaapian. Kemudian, faktor eksternal lainnya yakni seperti lalu lintas padat, bencana alam, atau gangguan hewan yang melintas di jalur kereta juga dapat menjadi penyebab gangguan, dan kondisi geografis jalur rel kereta api di Indonesia yang kebanyakan terdapat lereng, bukit, bahkan tanah yang tinggi dengan curah hujan yang tinggi dapat mengakibatkan air hujan dengan jumlah banyak yang kemudian meresap ke dalam tanah dan mempengaruhi daya beban tanah, sehingga pada hal itu dapat mengakibatkan longsor dan pada akhirnya dapat menutupi jalur rel kereta api, sehingga membahayakan pengoperasian perjalanan kereta api (Pandiangan, 2019).

Tabel 1. Jumlah Kasus Jenis Kecelakaan Kereta Api Per Tahun 2023:

NO	Uraian	Januar i	Februar i	Mare t	Apri l	Me i	Jun i	Tota l
1.	Anjlok/Ter guling	1	0	0	1	0	0	2
2.	Tabrakan	0	0	0	0	0	0	0
3.	Terbakar	0	0	0	0	0	0	0
4.	Lain-Lain	0	0	0	1	0	0	1
	Jumlah	1	0	0	2	0	0	3

Sumber: Priyanto, 2023

Kurangnya kesadaran pada masyarakat akan tertibnya saat melewati pintu perlintasan kereta api, sehingga masih banyaknya masyarakat yang masih bermain atau berkegiatan di area bahaya jalur rel kereta api, serta masyarakat yang menerobos palang pintu Kereta Api. Seperti yang sesuai pada Pasal 124 UU Nomor 23 Tahun 2007 menyangkut Perkeretaapian jika “Untuk perpotongan sebidang antara jalur kereta api serta jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”.

Pasal 178 UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang memaparkan jika “Semua orang tidak diperbolehkan mendirikan Gedung, mendirikan tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, maupun meletakkan barang untuk jalur kereta api yang bisa menghambat pandangan bebas serta membahayakan keselamatan perjalanan

kereta api”. Faktanya akibat ketidakpatuhan masyarakat pada aturan serta ketentuan yang berlaku, sehingga PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mencatat bahwa terdapat 195 kasus orang tertabrak kereta api hingga 3 Desember 2022 yang diantaranya 173 orang meninggal, kemudian juga terdapat 14 orang luka berat, lalu 8 orang luka ringan (Abidatun, 2022).

Terdapat kasus yang terjadi di Yogyakarta yakni insiden kecelakaan kereta api Argo Semeru serta Argo Wilis pada Kulonprogo yang berawal dari suara dentuman keras sehingga kereta api Argo Semeru keluar jalur rel atau anjlok tepatnya pada petak Sentolo-Wates, Kulon Progo, DIY sekitar pukul 13.20 WIB pada 17 Oktober 2023, tidak hanya kereta api Argo Semeru, bahkan kereta api Argo Wilis yang melintas berlawanan arah tetapi berbeda jalur dengan kereta api Argo Semeru juga terkena imbasnya sehingga kereta api Argo Wilis menabrak rangkaian kereta api Argo Semeru yang anjlok lalu bersinggungan yang membuat kereta api Argo Wilis juga anjlok di lokasi tersebut, setelah terjadinya insiden kecelakaan tersebut pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) langsung tanggap dan langsung menangani insiden kecelakaan tersebut (Rasyiqi, 2023).

Kereta Api menjadi moda transportasi darat yang unggul dengan minat masyarakat yang tinggi, dan tentunya dengan kasus di atas dapat mengetahui bahwa besar tanggung jawab dan resiko yang pasti dihadapi oleh penyelenggara yakni PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Atas hal tersebut bisa disimpulkan pentingnya peranan perkeretaapian, serta betapa besarnya tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi pengangkut.

Sehingga atas pemaparan di atas penulis ingin menulis skripsi studi kasus Kantor Daerah Operasional 6 Yogyakarta dengan judul **TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) ATAS KERUGIAN PENUMPANG SEBAGAI AKIBAT DARI KECELAKAAN KERETA API.**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pemaparan latar belakang yang sudah penulis sampaikan, sehingga permasalahan yang nanti dipaparkan adalah:

1. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan kereta api terhadap penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian?
2. Apa saja upaya dan kendala yang dihadapi dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam hal memenuhi pertanggungjawaban keperdataan terhadap kecelakaan kereta api penumpang sesuai standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan tersebut, sehingga tujuan penelitian seperti:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis mengenai tanggung jawab perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap penumpang sebagai akibat kecelakaan kereta api ditinjau dari UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

2. Untuk mengetahui dan menganalisis mengenai kendala dan upaya yang dihadapi oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada hal memenuhi pertanggungjawaban keperdataannya terhadap kecelakaan kereta api penumpang sesuai standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian yang akan diraih pada penulisan ini seperti:

##### **1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis penulisan ini diinginkan bisa berpartisipasi dalam hal keilmuan terkait bagaimana pertanggungjawaban perdatanya yang dihadapi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap kecelakaan kereta api penumpang dilihat melalui UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, serta mengikuti standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api agar dapat mengetahui seberapa jauh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mengadakan upaya serta kendalanya pada peristiwa yang terjadi tersebut sehingga dapat mengikuti standar pelayanan minimum angkutan kereta api serta tentunya diharapkan bisa menjadi ilmu pengetahuan yang bermanfaat sekaligus menambah pemahaman terkait dengan penulisan ini.

##### **2. Manfaat Praktis**

Manfaat praktis atas penulisan ini diinginkan bisa menjadikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi subjek pada mendapatkan sumber

edukasi serta ilmu pengetahuan serta dapat memberikan kejelasan untuk diri penulis maupun masyarakat sehingga mewujudkan pemahaman terkait kecelakaan kereta api penumpang dalam pertanggungjawaban perdatanya sesuai dari UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian serta merujuk sesuai standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api agar dapat mengetahui seberapa jauh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mengadakan upaya serta kendalanya untuk peristiwanya yang terjadi.

## **E. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian termasuk suatu proses pengumpulan data dalam menganalisis dengan sistematis guna supaya mendapatkan tujuan yang dicapai. Jenis penelitian yang akan penulis pakai pada penulisan ini yakni penelitian normatif empiris. Penulis akan mencari sumber data langsung dari lapangan dan mengkaji sistem norma dalam peraturan perundang-undangan, khususnya terkait pertanggungjawaban perdata PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas kecelakaan kereta api penumpang, berdasarkan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Selain itu, penulis juga akan mengidentifikasi upaya dan kendala yang dilewati PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai dengan standar pelayanan minimum dalam pengoperasian angkutan kereta api.

Untuk mendapatkan data, penulis akan melakukan kunjungan ke kantor PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 6 Yogyakarta,

yang merupakan penyelenggara transportasi kereta api. Di sana, penulis akan menggabungkan serta menemukan sumber hukum yang sesuai pada permasalahan yang ada, serta mengaitkannya dengan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan standar pelayanan minimum pengoperasian angkutan kereta api.

## 2. Subjek dan Objek Penelitian

### a. Subjek Penelitian

Subjek Penelitian seperti berupa orang, lokasi, maupun benda yang diperhatikan pada penelitian sebagai sasaran atau disebut dengan istilah informan. Subjek penelitian yang terdapat pada penulisan ini adalah Pegawai bagian Humas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Daerah Operasi 6 Yogyakarta.

### b. Objek Penelitian

Objek Penelitian meliputi: Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kerugian Penumpang menjadi Akibat Kecelakaan Kereta Api.

## 3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian pada penelitian hukum normatif empiris bisa beragam, seperti masyarakat tertentu, wilayah tertentu, kelompok masyarakat, atau lembaga yang ada di masyarakat. Ini merupakan tempat di mana penerapan hukum yang diteliti dilakukan. Untuk penelitian ini, lokasi yang dipilih di Jalan Lempuyangan nomor 1, Tegal Panggung, Kecamatan Danurejan, Kota Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta.

#### 4. Sumber Data

Sumber data pada penelitian merupakan sumber dari mana datanya didapatkan, kemudian sumber data yang diperoleh dengan melalui wawancara sebagai pengumpulan datanya dengan itu responden seperti orang yang merespon maupun menjawab pertanyaan-pertanyaan dapat menjawab sesuai dengan apa yang dialami dan diterapkan secara pertanyaan tertulis ataupun secara lisan (Setianingsih, 2019).

Sumber data oleh sebuah penulisan seperti sumber data primer serta sumber data sekunder, yakni berbeda cara memperolehnya walaupun pada hakekatnya sama-sama sumber data dengan itu dapat disesuaikan dengan penelitian yang sedang dilakukan sehingga dapat menjadi dasar kesimpulan sebuah penelitian dari sumber data yang sudah dikumpulkan (Ulva, 2018).

##### a. Sumber Data Primer

Data primer termasuk penjelasan dan klarifikasi yang diperlukan dalam memperoleh pengertian serta penjelasan yang jelas, akurat, dan lengkap serta menyeluruh dari sumber pertama langsung dan diperoleh melalui wawancara dengan pegawai bagian Humas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) kantor wilayah Daerah Operasi 6 Yogyakarta dan mencari sumber bahan hukum sesuai permasalahan yang kemudian dapat dikaitkan untuk UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

## b. Sumber Data Sekunder

Sumber Data Sekunder termasuk data yang ditemukan lewat penelitian dokumen, atau bisa disusun untuk melengkapi dan mendukung informasi sesuai pada penelaahannya terhadap bahan hukum yang tercantum dan terkandung didalamnya (Sembiring, 2022).

### 1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer termasuk bahan hukum yang utama menjadi bahan hukum yang bersifat autoritatif seperti bahan hukum yang memperoleh sifat mengikat untuk semua orang atau yang mempunyai otoritas dan dapat meliputi perundang-undangan yang berlaku maupun dari semua dokumen resmi yang memuat ketentuan hukum (Marnita, 2023). Bahan hukum primer meliputi:

- a) UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
- b) Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.
- c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.
- d) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) Nomor PM 60 Tahun 2020 menyangkut Pengawasan Prasarana Dan Sarana Perkeretaapian Berbasis Teknologi Informasi.

## 2) Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder, seperti bahan hukum yang erat kaitannya pada bahan hukum primer melalui menganalisis, mengerti, serta memaparkan terhadap bahan hukum primer baik naskah hukum, karya tulis ilmiah maupun hasil penelitian yang berkesinambungan dengan penelitian, dokumen terkait penelitian, dan literatur yang berkaitan pada permasalahan yang diteliti (Nasution, 2020). Sehingga penulis menggunakan bahan hukum sekunder misalnya buku, jurnal, karya ilmiah, serta artikel.

## 3) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah sumber hukum pelengkap yang membagikan arahan atau pemaparan tambahan untuk bahan hukum primer serta sekunder. Contoh bahan hukum tersier yang dipakai pada penelitian ini antara lain kamus hukum, KBBI, serta ensiklopedia. (Maria, 2024).

## 5. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data termasuk cara yang dilakukan pada suatu metode yang independen sebagai alat utama dalam teknik metode penelitian untuk mengumpulkan lalu menganalisis data, sehingga penulis dapat menjawab pertanyaan tertentu, menguji hipotesis, hingga menilai hasil, dengan itu penulis dapat menerapkan metode saat pengumpulan data yakni seperti (Makbul, 2021).

#### a. Wawancara

Metode pengumpulan data yang pertama ini melalui wawancara dengan sumbernya langsung atau dengan narasumber/informan yang bertujuan untuk mendapatkan informasi yang baik dan akurat. Menurut Sudijono (2013) wawancara adalah cara menghimpun keterangan dan informasi dalam bentuk tanya jawab lisan dengan lawan bicara sepihak yang dilaksanakan dengan kontak langsung. Wawancara termasuk metode dalam pengumpulan data yang lewat proses tanya jawab melalui lisan dan langsung melalui subjek atau responden agar mendapatkan data informasi yang jelas dan baik (Kamaruddin 2023).

#### b. Metode Studi Kepustakaan

Metode studi kepustakaan (library research) adalah teknik pengumpulan data melalui meneliti buku-buku, literatur, catatan, serta laporan yang menyangkut masalah yang sedang dipecahkan (Awalina, 2018). Metode pengumpulan data ini memungkinkan peneliti untuk mendapatkan bahan hukum dan informasi sekunder yang dibutuhkan. Sumbernya bisa berasal dari buku, jurnal, serta informasi lainnya yang biasanya tersedia di situs-situs internet yang relevan.

### 6. Analisis Data

Analisis data termasuk mekanisme saat mengubah data yang mentah dengan sistematis agar menguraikan, menginterpretasikan, serta mengolah data agar dapat menghasilkan kesimpulan dari informasi yang

didapatkan. Analisis data yang digunakan penulis yaitu menerapkan analisa deskriptif kualitatif dengan menganalisis, memaparkan, menguraikan, dan meringkas data secara terperinci, sistematis serta dapat memberikan gambaran secara jelas dari data yang ditemukan melalui penelitian langsung di lapangan berwujud wawancara dan melalui studi kepustakaan terhadap masalah yang diteliti serta mempelajari dari berbagai informasi data yang dibagikan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku, makanya penulis bisa menghasilkan kesimpulan yang relevan dalam mengkategorikan dan merangkum data.