

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang letaknya berada diantara 2 benua dan 2 samudra. Secara geografis, letak Indonesia sangat strategis tersebut membuat Indonesia menjadi negara yang memiliki banyak potensi di berbagai bidang. Dengan letak Indonesia yang strategis tersebut juga membuat Indonesia memiliki keuntungan di berbagai bidang seperti bidang politik, perekonomian, keamanan, dan sosial budaya yang dapat memperlancar hubungan dengan negara lain. Untuk memperlancar hubungan tersebut tentunya dibutuhkan sistem transportasi yang memadai, karena transportasi berfungsi sebagai pendorong, penggerak serta penunjang untuk pertumbuhan daerah untuk peningkatan dan meratakan pembangunan nasional.

Pelaksanaan pembangunan nasional dimaksudkan untuk mewujudkan tujuan nasional yang terdapat dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yangmana sistem transportasi nasional dibutuhkan untuk mewujudkan wawasan nusantara serta memantapkan ketahanan nasional. Pentingnya transportasi dapat dilihat dengan semakin bertambahnya kebutuhan jasa transportasi untuk perpindahan barang maupun orang baik yang di dalam negeri maupun luar negeri. Transportasi juga

dibutuhkan sebagai pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah.¹

Walaupun Indonesia masih terkategori dalam negara berkembang, namun Indonesia tidak ingin kalah bersaing dengan negara lainnya di dunia. Hal ini dapat dilihat dari salah satu perkembangan teknologi transportasi, baik dari transportasi darat, transportasi udara ataupun transportasi laut. Berbagai inovasi di bidang transportasi selalu dikembangkan dan diperbarui. Pada era globalisasi, dengan tingginya mobilitas masyarakat maka dibutuhkan prasarana dan sarana yang memadai termasuk moda transportasi.

Mobilitas masyarakat Indonesia yang semakin meningkat itulah membuat kereta api menjadi transportasi yang paling diminati oleh berbagai kalangan masyarakat. Hal ini dikarenakan kereta api termasuk alat transportasi yang mempunyai ciri dan keunggulan khusus, misalnya, mampu mengangkut orang maupun barang dalam jumlah banyak, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, biaya yang terjangkau oleh lapisan masyarakat, dan selain itu lebih praktis jika dibandingkan dengan alat transportasi darat lain terutama untuk angkutan jarak jauh dan wilayah dengan lalu lintasnya yang padat.

Kebutuhan masyarakat terhadap jasa kereta api membuat kereta api menjadi salah satu transportasi yang disukai oleh masyarakat tak terkecuali masyarakat yang berada di Jawa Timur. Berdasarkan sumber data dari BPS (Badan Pusat Statistik) memperlihatkan adanya peningkatan yang luar biasa untuk pengguna transportasi kereta api dari tahun 2006 hingga tahun 2019.²

¹ K Martono dan Amad Sudiro, "*Hukum Penerbangan Berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*", Jakarta: Rajawali Pers, 2010, hlm. 3.

² <https://www.jatim.bps.>, diakses pada 10 Oktober 2020 pukul 20.11 WIB.

Dengan termasuknya kereta api dalam salah satu jasa transportasi nasional dan digemari oleh masyarakat, membuat pemerintah mengesahkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (selanjutnya disebut UU Perkeretaapian). Dimana perkeretaapian sebagai sistem transportasi nasional yang diselenggarakan dengan asas manfaat, keadilan, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kemandirian, transparansi, akuntabilitas, dan berkelanjutan.³

PT Kereta Api Indonesia (selanjutnya disebut dengan PT KAI) sebagai pelaku usaha yang menyediakan transportasi berupa kereta api yang dapat digunakan oleh konsumen atau pengguna jasa. Dimana pengguna jasa tentunya juga memiliki hak untuk menikmati fasilitas penunjang yang disediakan oleh PT KAI. Dalam Pasal 1 angka 11 UU Perkeretaapian, dijelaskan mengenai fasilitas yang digunakan untuk melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api untuk memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api yang disebut dengan fasilitas penunjang kereta api.

Pada Pasal 130 ayat (3) UU Perkeretaapian disebutkan bahwa Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib menjamin keselamatan dan memberikan fasilitas minimal dalam mengangkut orang dengan menggunakan gerbong. Selanjutnya dalam Pasal 6 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api (selanjutnya disebut dengan Permenhub. No. 63 Tahun 2019), disebutkan bahwa aspek keselamatan, aspek keamanan, aspek kehandalan, aspek kenyamanan, aspek kemudahan dan aspek kesetaraan

³ **Lihat:** Pasal 2 UU Perkeretaapian.

merupakan SPM angkutan orang menggunakan kereta api didalam perjalanan harus dipenuhi. Selain itu, pada pasal 132 Ayat 2 UU Perkeretaapian juga disebutkan bahwa pelayanan sesuai tingkat pelayanan yang dipilih berhak diperoleh oleh orang yang telah mempunyai karcis.

Berdasarkan fungsinya, perkeretaapian terdiri atas perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus. Dimana perkeretaapian perkotaan dan perkeretaapian antarkota termasuk dalam perkeretaapian khusus. Penjelasan perkeretaapian umum terdapat dalam penjelasan Pasal 5 ayat (2) UU Perkeretaapian secara lengkap berbunyi, sebagai berikut:

“Perkeretaapian perkotaan adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang di wilayah perkotaan dan/atau perjalanan ulang-alik dengan jangkauan seluruh wilayah administrasi kota dan/atau melebihi wilayah administrasi kota. Dan dalam hal perkeretaapian perkotaan berada di wilayah metropolitan disebut kereta api metro. Sedangkan yang dimaksud dengan Perkeretaapian antar kota adalah perkeretaapian yang melayani perpindahan orang dan/atau barang dari suatu kota ke kota yang lain. Dan dalam hal perkeretaapian antar kota melayani angkutan orang dan/atau barang dari satu kota ke kota di negara lain, disebut kereta api antar negara”.⁴

Penjualan tiket tanpa tempat duduk diberlakukan pada perkeretaapian perkotaan, yangmana diatur pada Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (yang selanjutnya disebut dengan PP Nomor 72 Tahun 2009). Kereta api rapih Dhoho masuk kategori kereta api per-kotaan yang melayani rute Surabaya-Blitar, memberlakukan penjualan tiket tanpa tempat duduk. Dalam Pasal 3 Keputusan Direksi PT KAI Nomor: KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang, yang menjelaskan mengenai kereta api jarak dekat

⁴ **Lihat:** Penjelasan Pasal 5 UU Perkeretaapian.

ialah jarak tempuh perjalanan kereta api maksimum sejauh 150 km, kecuali ditetapkan lain oleh perusahaan. Ciri-ciri pelayanan, yang dibagi menjadi dua yakni karakteristik pelayanan dan pengaturan batas kapasitas maksimum. Mengenai karakteristik pelayanannya meliputi, melayani penumpang berdiri, mempunyai sifat perjalanan ulang alik/komuter, memberikan pelayanan angkutan penumpang dari daerah sub-urban menuju pusat kota atau sebaliknya, menghubungkan beberapa stasiun di wilayah Daop/Divre yang sama ataupun lintas Daop/Divre. Untuk pengaturan batas kapasitas maksimum, diantaranya: kapasitas maksimum yang dibatasi sampai 178 penumpang untuk setiap kereta pada sarana kereta dengan tempat duduk menyamping dan kapasitas maksimum sesuai dengan jumlah tempat duduk masing-masing sarana kereta ditambah penumpang berdiri sejumlah 50% dari jumlah tempat duduk pada sarana kereta dengan tempat duduk sejajar.⁵

Dalam Pasal 4 Keputusan Direksi PT KAI Nomor: KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang memberikan penjelasan mengenai kereta api jarak menengah dan kereta api jarak jauh. Kereta api jarak menengah yaitu kereta api yang jarak tempuh perjalanannya mencapai 151 km sampai 450 km (ayat 1). Angkutan kereta api yang jarak tempuh perjalanannya diatas 450 km disebut dengan kereta api jarak jauh (ayat 2).⁶

Secara umum kereta api jarak jauh dan kereta api jarak menengah mempunyai karakteristik pelayanan yang terdiri dari karakteristik, kapasitas dan

⁵ **Lihat:** Pasal 3 Keputusan Direksi PT KAI No: KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015.

⁶ **Lihat:** Pasal 4 Keputusan Direksi PT KAI No: KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015.

kelas pelayanannya. Adapun karakteristik pelayanan, meliputi: tidak menyediakan layanan penumpang berdiri, menghubungkan beberapa stasiun antar kota, memberikan pelayanan angkutan penumpang antarkota. Sedangkan kapasitas maksimum sesuai dengan jumlah tempat duduk tersedia untuk masing-masing kereta. Pelayanannya terdiri atas: kelas eksekutif, kelas bisnis, kelas ekonomi (Pasal 4 ayat (3)).

Kereta api Rapih Dhoho termasuk kedalam kereta api perkotaan. Perkeretaapian yang melayani perpindahan orang di wilayah perkotaan dan/atau perjalanan ulang alik dengan jangkauan seluruh atau melebihi wilayah administrasi kota disebut dengan perkeretaapian perkotaan.⁷ Berdasarkan kelas pelayanannya, kereta api Rapih Dhoho jenis kereta ekonomi lokal yang masuk dalam Daerah Operasional 8 Kota Surabaya yang melayani trayek perjalanan Surabaya sampai dengan kota Blitar sebagai tujuan akhir. Kereta api Rapih Dhoho memiliki 6 gerbong yang susunannya terdiri dari lokomotif selanjutnya gerbong untuk kereta makan dan pembangkit (KMP) lalu disusul dengan kereta satu sampai dengan kereta lima. Rangkaian gerbong kereta api Rapih Dhoho ini dapat dibalik pada waktu berganti “kepala” di Stasiun Kertosono.⁸

Fasilitas dan kualitas pelayanan kereta api Rapih Dhoho berpedoman pada Standar Pelayanan Minimum (selanjutnya disebut dengan SPM) sesuai dengan Permenhub No. 63 Tahun 2019. Namun terdapat hal yang harus diperhatikan mengenai SPM kereta api Rapih Dhoho, yakni: tolak ukur untuk kereta api perkotaan tempat duduk minimal 20% dari spesifikasi teknis kereta dan ruang untuk mengangkut penumpang berdiri maksimum 1 m² untuk 6 orang, fasilitas

⁷ **Lihat:** Penjelasan Pasal 5 ayat 2 huruf a UU Perkeretaapian.

⁸ <https://www.railway.web.id>, dikases pada tanggal 18 Desember 2020 pukul 16.47 WIB.

pengatur sirkulasi udara dalam kereta dengan suhu maksimal 27⁰ C, fasilitas pegangan penumpang berdiri.⁹ Dalam PP No. 72 Tahun 2009 yang mengatur tentang pemberlakuan tiket tanpa tempat duduk yang dijual pada perkeretaapian perkotaan, dimana dalam menyelenggarakan jaringan pelayanan perkeretaapian perkotaan dengan kriteria pelayanan yang meliputi: menghubungkan beberapa stasiun di wilayah perkotaan, melayani banyak penumpang berdiri, memiliki sifat perjalanan ulang alik/komuter, melayani penumpang tetap, memiliki jarak dan/atau waktu tempuh pendek, dan melayani kebutuhan angkutan penumpang di dalam kota dari daerah *sub-urban* menuju pusat kota atau sebaliknya.¹⁰

Kereta api Rapih Dhoho merupakan kereta-api perkotaan yang menjual tiket tanpa tempat duduk, yang menjual tiket dengan total 150 tiket yangmana 100 tiket dengan tempat duduk dan 50 tiket tanpa tempat duduk, dimana kereta api Rapih Dhoho termasuk kereta-api perkotaan jarak dekat akan tetapi dalam perjalanannya kereta api Rapih Dhoho memerlukan waktu tempuh mencapai lima jam lebih. Ketika aturan mengenai pengadaan tiket tanpa tempat duduk diterapkan pada kereta api perkotaan, salah satunya pada kereta api Rapih Dhoho yang juga termasuk kereta api perkotaan, namun masih ada persoalan. Meskipun sudah diatur dalam Keputusan Direksi PT KAI Nomor: KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang bahwa *“pengaturan batas kapasitas maksimum kereta api dengan tempat duduk sejajar, kapasitas maksimum sesuai dengan jumlah tempat duduk masing-masing sarana kereta ditambah penumpang berdiri sejumlah*

⁹ **Lihat:** Lampiran Permenhub. No. 63 Tahun 2019.

¹⁰ **Lihat:** Pasal 15 PP No. 72 Tahun 2009.

*50% (lima puluh persen) dari jumlah tempat duduk”.*¹¹ Namun ternyata masih menyisakan permasalahan tentang fasilitas pelayanannya dan perlindungan hukumnya untuk penumpang yang membeli tiket tanpa tempat duduk. Berkaitan dengan itu, perlu dilakukan penelitian tentang Perlindungan Hukum Penumpang Tanpa Tempat Duduk Yang Mengalami Kerugian Pada Kereta Api Rapih Dhoho.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, diantaranya

1. Apakah fasilitas pelayanan penumpang tanpa tempat duduk kereta api Rapih Dhoho telah sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum yang ditentukan Permenhub Nomor 63 Tahun 2019?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi penumpang tanpa tempat duduk yang mengalami kerugian pada kereta api Rapih Dhoho?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan, diantaranya:

- a. Mengamati fasilitas pelayanan penumpang tanpa tempat duduk penumpang tanpa tempat duduk Kereta Api Rapih Dhoho telah sesuai atau tidak dengan Standar Pelayanan Minimum yang ditentukan Permenhub Nomor 63 Tahun 2019.

¹¹ **Lihat:** Pasal 3 ayat (2) huruf b Keputusan Direksi PT KAI No: KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015.

- b. Untuk mengkaji perlindungan hukum terhadap penumpang tanpa tempat duduk yang mengalami kerugian pada Kereta Api Rapih Dhoho.

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat, yakni:

- a. Diharapkan penelitian kedepannya dapat menjadi ilmu pengetahuan atau informasi dan wawasan untuk masyarakat serta semoga juga dapat dijadikan sebagai referensi dalam penelitian ilmu hukum bidang perdata selanjutnya khususnya hukum pengangkutan orang menggunakan moda transportasi kereta api.
- b. Hasil daripada penelitian ini bermanfaat untuk masyarakat sebagai konsumen kereta api. Dan bermanfaat juga untuk PT. KAI selaku penyedia jasa supaya memenuhi tanggung jawabnya dalam upaya menyediakan jasa dan pelayanan untuk masyarakat.

1.5 Keaslian Penelitian

Penelitian dengan judul ***“Perlindungan Hukum Penumpang Tanpa Tempat Duduk Yang Mengalami Kerugian Pada Kereta Api Rapih Dhoho”*** berbeda dengan beberapa penulisan yang telah ditelusuri dari beberapa kepustakaan, sebagaimana yang tersaji dalam bentuk tabel dibawah ini:

Tabel Keaslian Penelitian dan Korelasinya

No.	Peneliti Sebelumnya	Jenis Peneliti an	Judul Penelitian	Fokus Penelitian	Korelasi dengan Penelitian Ini
-----	------------------------	-------------------------	---------------------	---------------------	--------------------------------------

1.	Yuni Lastantri Darmasningrum (Alumni Universitas Sebelas Maret Surakarta, Fakultas Hukum)	Skripsi.	“Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Jasa Angkutan Umum Kereta Api Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen”	Menganalisis mengenai perlindungan hukum terhadap konsumen kereta api yang ditinjau dari Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan bentuk tanggung jawab PT KAI sebagai penyedia jasa jika terjadi kecelakaan yang merugikan konsumen kereta api	Sama-sama meneliti tentang penumpang kereta api tetapi peneliti sebelumnya meninjau dari UU Perlindungan Konsumen, sedangkan penelitian ini ditinjau dari UU Perkeretaapian
2.	Tetuko Bayu Aji (Alumni Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Surakarta)	Skripsi.	“Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Prameks (Prambanan Ekspres)”	Menganalisis upaya PT KAI dengan meningkatkan kualitas pelayanan terhadap konsumen dalam memberikan hak konsumen untuk berkendara dengan aman dan nyaman dan bentuk perlindungan hukum bagi konsumen jasa kereta api Prambanan Ekspres.	Sama-sama meneliti tentang penumpang kereta api tetapi peneliti sebelumnya lebih spesifik membahas mengenai perlindungan hukum penumpang kereta api Prambanan Ekspres, sedangkan penelitian ini membahas perlindungan hukum bagi penumpang kereta api tanpa tempat duduk

					pada kereta api perkotaan.
3.	Muhammad Alfin Nashikin (Alumni Fakultas Hukum Universitas Trunojoyo Madura)	Skripsi	“Implementasi Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api Pada Jasa Transportasi Kereta Rel Diesel (Studi KRD Bojonegoro)”	Menganalisis mengenai standar pelayanan minimum pada stasiun dan gerbong kereta KRD Bojonegoro dan tanggung jawab PT KAI terhadap pemenuhan SPM angkutan orang dengan kereta api.	Sama-sama meneliti tentang penumpang kereta api tetapi peneliti sebelumnya fokus membahas mengenai SPM angkutan orang menggunakan kereta api pada kereta api KRD Bojonegoro, sedangkan penelitian ini membahas mengenai fasilitas yang harus disediakan oleh PT KAI untuk penumpang tanpa tempat duduk pada kereta api perkotaan.

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan mengenai perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini. Penelitian Yuni Lastantri Darmasningrum, membahas mengenai perlindungan hukum terhadap pengguna kereta api berdasarkan UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan bentuk tanggung jawab PT KAI sebagai penyedia jasa kereta api apabila terjadi kecelakaan yang merugikan konsumen dengan cara menangani korban kecelakaan, memindahkan penumpang ataupun barang ke kereta api yang lain atau moda transportasi lainnya. Dalam penelitian Yuni Lastranti

Darmasningrum juga menyebutkan beberapa permasalahan yang dialami oleh konsumen pengguna jasa kereta api, seperti ketidakjelasan informasi jadwal kereta api, kedatangan kereta api yang tidak sesuai dengan jadwal serta sarana dan prasarana yang kurang terawat. Sedangkan penelitian ini membahas tentang perlindungan hukum bagi penumpang tanpa tempat duduk pada kereta api Rapih Dhoho.

Penelitian yang dilakukan oleh Tetuko Bayu Aji, membahas mengenai upaya PT KAI dengan meningkatkan kualitas pelayanan terhadap konsumen dalam memberikan hak konsumen untuk berkendara dengan aman dan nyaman dan bentuk perlindungan hukum bagi konsumen jasa kereta api Prambanan Ekspres dan perlindungan hukum untuk konsumen kereta api Prambanan Ekspres berdasarkan UU Perkeretaapian dan UU Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sedangkan penelitian ini membahas mengenai perlindungan hukum penumpang tanpa tempat duduk pada kereta api Rapih Dhoho. Adapun Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Alfin Nashikin, membahas mengenai standar pelayanan minimum pada stasiun dan gerbong kereta KRD Bojonegoro dan tanggung jawab PT KAI terhadap pemenuhan SPM angkutan orang dengan kereta api. Sedangkan penelitian ini membahas mengenai perlindungan hukum penumpang tanpa tempat duduk pada kereta api Rapih Dhoho.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris atau penelitian hukum sosiologis, yaitu penelitian hukum yang mempergunakan sumber data primer.¹² Penelitian skripsi ini bertujuan untuk membahas mengenai perlindungan hukum penumpang tanpa tempat duduk pada kereta api Rapih Dhoho.

1.6.2 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris merupakan penelitian hukum tentang pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi pada masyarakat.¹³ Pendekatan ini digunakan dalam penelitian ini berupa cara atau prosedur yang digunakan untuk menyelesaikan permasalahan dengan meneliti data sekunder dan data primer yang diperoleh dilapangan yaitu terkait perlindungan hukum bagi penumpang kereta api tanpa tempat duduk.

1.6.3 Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh langsung dari sumber pertama, yang kemudian dibagi menjadi:

- a. *Data Primer*, merupakan data yang diperoleh langsung dari sumber utama dan pertama yang ada di lapangan dengan melakukan wawancara, observasi, ataupun laporan dalam bentuk dokumen tidak

¹² Hajar M, “*Model-Model Pendekatan Dalam Penelitian Hukum dan Fiqh*”, Yogyakarta: Kalimedia, 2017, hlm 3.

¹³ Abdulkadir Muhammad, “*Hukum dan Penelitian Hukum*”, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, hlm 134

resmi yang kemudian diolah oleh peneliti.¹⁴ Wawancara langsung yang dilakukan dengan pihak yang terkait, yakni:

- 1) Asisten Manager Eksternal Humas PT KAI Daerah Operasional 8 Surabaya (yang selanjutnya disebut dengan PT KAI Daop 8 Surabaya)
 - 2) Penumpang KA Rapih Dhoho sebanyak 5 (lima) orang.
- b. Selain itu, data sekunder penelitian ini juga diperoleh dari jurnal, majalah, literatur, surat kabar, maupun sumber-sumber yang berasal dari internet khususnya hasil penelitian terkait perlindungan hukum penumpang kereta api tanpa tempat duduk. Adapun data sekunder yang digunakan, diantaranya:

- 1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- 2) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.
- 4) Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : KEP.U/LL.003/XI/1/KA-2015 tentang Syarat-Syarat dan Tarif Angkutan Kereta Api Penumpang.

1.6.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data, diantaranya:

¹⁴ Zainuddin Ali, “*Metode Penelitian Hukum*”, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, hlm. 106.

- a. Pengumpulan *data primer* dilakukan dengan wawancara yakni dengan cara melaksanakan sesi tanya jawab secara langsung dengan koresponden ataupun narasumber untuk memperoleh penjelasan yang mendalam berdasarkan fakta yang terjadi di lapangan.¹⁵ Dalam hal ini wawancara dilakukan kepada Asisten Manager Eksternal Humas PT KAI Daop 8 Surabaya dan penumpang KA Rapih Dhoho.
- b. Untuk data sekunder dikumpulkan dengan cara melaksanakan studi dokumen ataupun studi kepustakaan melalui cara meninjau peraturan atau pustaka yang berkaitan dengan masalah penelitian, khususnya terkait perlindungan hukum penumpang kereta api tanpa tempat duduk.

1.6.5 Analisis Data

Data yang diperoleh baik data primer maupun data sekunder yang digunakan didalam penelitian ini kemudian dianalisis menggunakan analisis deskriptif kualitatif, yakni membahas serta menganalisis data yang diperoleh melalui wawancara maupun observasi dan disajikan dalam bentuk deskriptif. Tujuan dari penelitian ini untuk menyatakan dan menerangkan kejadian yang terjadi pada saat penelitian berlangsung. Data yang diperoleh dari lapangan tersebut yang selanjutnya disesuaikan dengan peraturan yang ada kaitannya dengan penelitian, untuk memberikan gambaran yang jelas tentang penerapan aturan hukum perkeretaapian sehingga dapat menjawab permasalahan tentang perlindungan hukum penumpang kereta api tanpa tempat duduk pada kereta api Rapih Dhoho.

¹⁵ Mukti Fajar, Yulianto Achmad, “*Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*”, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010, hlm 161.

