

TANGGUNG JAWAB HUKUM DALAM PENGANGKUTAN DARAT: PUTUSAN MAHKAMAH AGUNG NOMOR 2081 K/PDT/2006

Ghasya Aurelia¹, Cantika Khoerunnisa Alrasyid², Andi Tyara Ardiningtyas³, Dwi Desi Yayi Tarina⁴

2410611235@mahasiswa.upnvj.ac.id¹, 2410611430@mahasiswa.upnvj.ac.id²,
2410611433@mahasiswa.upnvj.ac.id³, dwidewiyayitarina@upnvj.ac.id⁴

Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

Abstrak

Pengangkutan darat menjadi moda yang paling banyak digunakan masyarakat, termasuk sistem perkeretaapian. Namun, tingginya aktivitas transportasi ini juga menimbulkan resiko kecelakaan seperti kasus kecelakaan antara kereta api PT KAI dan mobil pribadi di Semarang pada tahun 2003. Kasus tersebut kemudian diperiksa hingga tingkat kasasi dan diputus dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 2081 K/Pdt/2006. Penelitian ini menggunakan metode yuridis-normatif dengan pendekatan kasus, menelaah norma hukum positif, doktrin, serta putusan pengadilan yang relevan. Fokus penelitian diarahkan pada dasar pertimbangan hakim dan mekanisme penyelesaian hukum para pihak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Mahkamah Agung menilai kecelakaan tersebut sebagai bentuk perbuatan melawan hukum akibat kelalaian petugas di bawah Dinas Perhubungan Kota Semarang. Berdasarkan Pasal 1367 KUHP, tanggung jawab hukum dibebankan kepada pemerintah daerah selaku atasan (*vicarious liability*). PT KAI dinyatakan tidak bersalah karena telah memenuhi prosedur keselamatan. Putusan ini mempertegas penerapan prinsip pertanggungjawaban negara dalam penyelenggaraan keselamatan transportasi darat dan menjadi preseden penting bagi perlindungan hukum terhadap masyarakat pengguna transportasi.

Kata Kunci: Pengangkutan Darat, Perbuatan Melawan Hukum, Perlindungan Hukum.

Abstract

*Land transportation is the most widely used mode of transportation by the public, including the railway system. However, this high level of transportation activity also poses a risk of accidents, such as the accident between a PT KAI train and a private car in Semarang in 2003. The case was then examined up to the cassation level and decided in Supreme Court Decision Number 2081 K/Pdt/2006. This research uses a juridical-normative method with a case approach, examining positive legal norms, doctrines, and relevant court decisions. The research focuses on the judge's considerations and the parties' legal settlement mechanisms. The results show that the Supreme Court considered the accident a form of unlawful conduct due to the negligence of officers under the Semarang City Transportation Agency. According to Article 1367 of the Civil Code, the local government bears legal responsibility as the superior party (*vicarious liability*). PT KAI was found not guilty because it had complied with safety procedures. This decision emphasizes the application of the principle of state accountability in implementing land transportation safety and sets an important precedent for legal protection for transportation users.*

Keywords: Land Transportation, Unlawful Acts, Legal Protection.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu bidang kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat, karena menjadi sarana utama dalam mendukung mobilitas manusia maupun distribusi barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam kehidupan sehari-hari, masyarakat tidak dapat dipisahkan dari aktivitas transportasi, baik untuk keperluan pribadi, pekerjaan, maupun kegiatan ekonomi. Sebagaimana dijelaskan dalam konsideran huruf a Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, transportasi berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, serta

memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa Indonesia dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara dan ketahanan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Transportasi tidak dapat dipisahkan dari kegiatan pengangkutan, sebab pengangkutan merupakan bagian yang secara langsung menyelenggarakan perpindahan orang atau barang. Dalam konteks ini, pengangkutan tidak hanya berfungsi sebagai sarana untuk memindahkan barang, tetapi juga menjadi alat vital bagi mobilitas manusia. Pengangkutan dapat dilakukan melalui berbagai moda, antara lain pengangkutan darat, laut, dan udara.¹ Pengangkutan darat sendiri mencakup berbagai jenis kendaraan seperti mobil, bus, kereta api, serta kendaraan bermotor lainnya yang beroperasi di jalan maupun rel.²

Dalam praktiknya, pengangkutan darat memiliki peranan yang sangat besar karena merupakan moda transportasi yang paling sering digunakan masyarakat. Namun, besarnya intensitas penggunaan moda ini juga menimbulkan risiko kecelakaan lalu lintas yang tidak sedikit. Salah satu contoh nyata adalah kasus kecelakaan antara kereta api milik PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) dan sebuah mobil pribadi seorang pengemudi yang mengakibatkan istri dan temannya meregang nyawa pada tahun 2003 di Semarang. Peristiwa tragis ini menunjukkan pentingnya aspek keselamatan dan kehati-hatian dalam penyelenggaraan pengangkutan darat, terutama pada titik-titik rawan seperti perlintasan sebidang antara jalan raya dan jalur kereta api.

Kasus tersebut memperlihatkan bahwa pengangkutan darat bukan hanya persoalan teknis mengenai kendaraan dan infrastruktur, tetapi juga berkaitan erat dengan tanggung jawab hukum, baik dari penyelenggara sarana transportasi maupun pengguna jalan. Dalam perspektif hukum, kecelakaan di perlintasan sebidang mengandung dimensi tanggung jawab ganda. Di satu sisi, PT KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian wajib memastikan keselamatan perjalanan dengan penyediaan rambu, palang pintu, dan petugas pengatur lalu lintas. Di sisi lain, pengguna jalan memiliki kewajiban menaati aturan keselamatan serta memperhatikan tanda-tanda peringatan yang berlaku.

Dengan demikian, pengangkutan darat sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dipandang tidak hanya dari segi manfaatnya bagi pertumbuhan ekonomi, tetapi juga dari aspek keselamatan, hukum, dan tanggung jawab sosial. Keberhasilan sistem pengangkutan darat tidak diukur hanya dari kelancaran mobilitas, melainkan juga dari kemampuannya melindungi keselamatan jiwa manusia dan menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas sebagai bagian dari tujuan pembangunan transportasi nasional.

1. Rumusan Masalah

Mengingat pentingnya peranan transportasi, khususnya pengangkutan darat, dalam mendukung mobilitas dan perekonomian masyarakat, maka aspek keselamatan dan tanggung jawab hukum dalam penyelenggaraannya menjadi hal yang tidak dapat diabaikan. Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Apa dasar pertimbangan hakim dalam Putusan MA No. 2081 K/Pdt/2006?
2. Bagaimana mekanisme penyelesaian hukum yang ditempuh para pihak?

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode pendekatan yuridis-normatif, yaitu metode penelitian yang bertumpu pada kajian terhadap norma-norma hukum positif yang berlaku.³ Pendekatan ini berfokus pada analisis terhadap peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, serta putusan pengadilan yang relevan dengan permasalahan

¹ Subekti, R. (1985). *Hukum perjanjian*. Jakarta: PT Internasional. hal. 1.

² Purwosutjipto, H. M. N. (2003). *Pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3: Hukum pengangkutan*. Jakarta: Djambatan.

³ Marzuki, P. M. (2016). *Penelitian hukum*. Jakarta: Kencana. hlm. 35.

hukum kecelakaan di perlintasan sebidang kereta api.⁴

Dalam konteks penelitian ini, Putusan Mahkamah Agung No. 2081 K/Pdt/2006 dianalisis untuk memahami bagaimana pertimbangan hakim dalam menentukan pihak yang bertanggung jawab serta mekanisme penyelesaian hukum yang ditempuh oleh para pihak dalam perkara tersebut. Selain itu, penelitian ini menelaah bagaimana ketentuan dalam KUHPerduta diterapkan dalam kasus konkret sebagai dasar pertanggungjawaban perduta.

Sumber hukum yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- Kitab Undang-Undang Hukum Perduta (KUHPerduta), khususnya Pasal 1365 tentang perbuatan melawan hukum (PMH) dan Pasal 1367 tentang pertanggungjawaban majikan atas perbuatan bawahan (vicarious liability).
- Undang-Undang Perkeretaapian yang berlaku saat peristiwa terjadi, sebagai dasar pengaturan keselamatan dan operasional perlintasan sebidang.
- Putusan Mahkamah Agung No. 2081 K/Pdt/2006 sebagai objek utama analisis yuridis dalam penelitian ini.
- Literatur dan artikel ilmiah yang mendukung pembahasan mengenai konsep tanggung jawab hukum dalam kecelakaan transportasi serta pembagian kewenangan antara Pemerintah Daerah dan PT KAI.⁵

Selain menelaah instrumen hukum, penelitian ini juga menggunakan analisis studi kasus, yaitu menganalisis secara sistematis perjalanan perkara mulai dari Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi, hingga tingkat Kasasi di Mahkamah Agung.⁶ Pendekatan ini digunakan untuk melihat bagaimana hukum perduta diterapkan dalam penyelesaian sengketa antara korban dan pihak penyelenggara prasarana maupun sarana transportasi.

Dengan pendekatan tersebut, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif mengenai efektivitas penerapan norma hukum perduta dalam menyelesaikan sengketa kecelakaan perlintasan sebidang serta memperjelas batas pertanggungjawaban antar lembaga yang berwenang.⁷

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Dasar Pertimbangan Hakim dalam Putusan Mahkamah Agung No. 2081 K/Pdt/2006

Kasus dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 2081 K/Pdt/2006 bermula dari gugatan perduta yang diajukan oleh Ir. Darsono Edy Wuryanto terhadap Pemerintah Kota Semarang cq. Dinas Perhubungan, PT Kereta Api Indonesia (Daop IV Semarang), dan penjaga palang pintu perlintasan rel kereta api. Gugatan ini timbul karena adanya kecelakaan di perlintasan sebidang Jalan Brotojoyo, Semarang, pada tanggal 8 September 2003. Dalam peristiwa tersebut, mobil milik penggugat tertabrak Kereta Api Argo Muria, yang mengakibatkan istri dan teman penggugat meninggal dunia.⁸

Hakim Mahkamah Agung menilai bahwa perkara ini termasuk dalam kategori perbuatan melawan hukum (onrechtmatige daad) sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perduta (KUHPerduta).⁹ Adapun unsur-unsur perbuatan melawan hukum, yaitu adanya perbuatan, kesalahan atau kelalaian, kerugian, dan hubungan sebab-akibat antara perbuatan dengan kerugian. Unsur-unsur tersebut dinilai terpenuhi dalam kasus ini.

Dalam pertimbangannya, hakim menyatakan bahwa kelalaian (negligence) terjadi pada pihak penjaga pintu perlintasan dan Dinas Perhubungan Kota Semarang. Bukti-bukti

⁴ Soekanto, S., & Mamudji, S. (2019). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*. Jakarta: RajaGrafindo Persada. hlm. 14.

⁵ Manan, A. (2016). *Hukum transportasi di Indonesia*. Jakarta: Prenada Media. hlm. 92–94.

⁶ Sunggono, B. (2015). *Metodologi penelitian hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada. hlm. 53.

⁷ Salim, H. S. (2011). *Pengantar hukum perduta tertulis (BW)*. Jakarta: Sinar Grafika. hlm. 62.

⁸ Mahkamah Agung Republik Indonesia. (2006). *Putusan Nomor 2081 K/Pdt/2006*.

⁹ Republik Indonesia. (1848). *Kitab Undang-Undang Hukum Perduta (KUHPerduta), Pasal 1365*.

yang terungkap di persidangan menunjukkan bahwa saat kejadian, palang pintu tidak tertutup dan tidak ada petugas yang berjaga di lokasi. Kondisi ini membahayakan pengguna jalan dan secara nyata menunjukkan kurangnya pengawasan dari pihak pemerintah daerah.

Berdasarkan fakta tersebut, Mahkamah Agung memutuskan bahwa Dinas Perhubungan Kota Semarang bertanggung jawab secara hukum atas perbuatan bawahannya. Hakim mendasarkan pertimbangan ini pada Pasal 1367 KUHPdata, yang menyatakan bahwa seseorang atau badan hukum juga bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh orang yang berada di bawah pengawasannya.¹⁰ Dengan demikian, tanggung jawab hukum tidak berhenti pada petugas lapangan, tetapi melekat pula pada instansi yang menugaskannya.

Sementara itu, PT Kereta Api Indonesia (KAI) dianggap tidak bersalah, karena telah menjalankan prosedur pengoperasian kereta sesuai standar keselamatan dan tidak terbukti lalai. Kereta Argo Muria saat itu berjalan sesuai jadwal dan masinis telah membunyikan klakson sebelum melintasi perlintasan, sebagaimana diwajibkan dalam aturan keselamatan perkeretaapian.¹¹

Hakim dalam hal ini menggunakan pendekatan kausalitas (causal relationship) untuk menentukan pihak yang paling bertanggung jawab atas timbulnya kerugian. Pendekatan ini menekankan pada pihak yang secara langsung memiliki hubungan sebab-akibat dengan peristiwa yang menimbulkan kerugian. Berdasarkan pendekatan tersebut, hakim menilai bahwa penyebab utama kecelakaan adalah kelalaian pengawasan di tingkat pemerintah daerah.

Dengan demikian, pertimbangan hukum Mahkamah Agung dalam perkara ini menunjukkan penerapan prinsip vicarious liability, yaitu tanggung jawab atasan atau pemberi kerja terhadap perbuatan melawan hukum yang dilakukan bawahannya dalam menjalankan tugas.¹² Prinsip ini sekaligus memperkuat konsep tanggung jawab negara (state liability) dalam penyelenggaraan pelayanan publik, di mana pemerintah tidak dapat lepas tangan apabila kelalaian aparatnya menimbulkan kerugian bagi masyarakat.¹³

Putusan ini menjadi penting karena memperluas pemahaman tentang tanggung jawab hukum dalam pengangkutan darat. Tidak hanya operator transportasi yang dapat dimintai pertanggungjawaban, tetapi juga instansi pemerintah yang lalai dalam menjalankan fungsi pengawasan terhadap keselamatan publik. Hal ini mencerminkan upaya peradilan untuk menegakkan keadilan substantif, dengan memastikan pihak yang benar-benar lalai mendapat konsekuensi hukum.¹⁴

2. Mekanisme Penyelesaian Hukum yang Ditempuh Para Pihak

Setelah terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang Jalan Brotojoyo, Semarang, pada 8 September 2003, penggugat Ir. Darsono Edy Wuryanto menempuh jalur hukum dengan mengajukan gugatan perdata ke Pengadilan Negeri Semarang. Gugatan tersebut didasarkan pada dalil bahwa para tergugat, yaitu Pemerintah Kota Semarang cq. Dinas Perhubungan, PT KAI Daop IV Semarang, dan penjaga palang pintu, telah melakukan kelalaian yang menimbulkan kerugian (onrechtmatige daad) sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPdata.

a. Tingkat Pengadilan Negeri

Di tingkat pertama, Pengadilan Negeri Semarang memutuskan bahwa ketiga tergugat terbukti lalai dalam menjalankan kewajiban hukumnya untuk menjaga keselamatan publik di perlintasan kereta api. Majelis hakim menilai bahwa perlintasan tanpa palang pintu dan tanpa petugas aktif merupakan pelanggaran terhadap prinsip kehati-hatian (prudence

¹⁰ Republik Indonesia. (1848). *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdata)*, Pasal 1367.

¹¹ Muhammad, A. (2014). *Hukum pengangkutan darat, laut dan udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti. hlm. 44.

¹² Subekti, R. (2008). *Pokok-pokok hukum perdata*. Jakarta: Intermasa. hlm. 59.

¹³ Harahap, Y. (2016). *Segi-segi hukum perjanjian*. Jakarta: Sinar Grafika. hlm. 148.

¹⁴ Syahuri, T. (2015). *Prinsip-prinsip hukum dalam sistem hukum nasional*. Jakarta: Kencana. hlm. 132.

principle). Oleh karena itu, Pengadilan Negeri menghukum semua tergugat secara tanggung renteng untuk membayar ganti rugi kepada penggugat.¹⁵

b. Tingkat Pengadilan Tinggi

Tidak terima dengan putusan tersebut, para tergugat mengajukan banding ke Pengadilan Tinggi Semarang. Dalam tingkat ini, majelis hakim menilai bahwa tidak semua tergugat memiliki tanggung jawab yang sama. Berdasarkan bukti-bukti yang diajukan, Pengadilan Tinggi menyatakan bahwa PT KAI tidak terbukti lalai, karena telah memenuhi seluruh prosedur operasional sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan tentang keselamatan perjalanan kereta. Sedangkan kelalaian utama justru berasal dari pihak Dinas Perhubungan Kota Semarang dan penjaga pintu lintasan yang tidak menjalankan tugasnya secara benar.¹⁶

Dengan demikian, Pengadilan Tinggi mengubah putusan sebelumnya, dan menetapkan bahwa tanggung jawab hukum hanya dibebankan kepada Pemerintah Kota Semarang cq. Dinas Perhubungan dan penjaga pintu perlintasan, sedangkan PT KAI dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.

c. Tingkat Kasasi di Mahkamah Agung

Penggugat kemudian mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung Republik Indonesia, dengan alasan bahwa PT KAI seharusnya tetap ikut bertanggung jawab karena turut beroperasi di kawasan perlintasan yang rawan kecelakaan. Namun, Mahkamah Agung dalam Putusan Nomor 2081 K/Pdt/2006 menolak permohonan kasasi tersebut.

Mahkamah berpendapat bahwa pertimbangan hukum Pengadilan Tinggi sudah tepat dan tidak bertentangan dengan hukum. Dalam putusannya, Mahkamah menegaskan kembali bahwa tanggung jawab hukum sepenuhnya berada pada Dinas Perhubungan Kota Semarang dan penjaga palang pintu, sebab mereka merupakan pihak yang secara langsung lalai dalam menjalankan kewajiban pengawasan di perlintasan sebidang.

Mahkamah Agung juga menegaskan bahwa PT KAI sebagai badan usaha pengangkutan telah memenuhi standar keselamatan dan prosedur teknis, seperti membunyikan klakson dan menjalankan jadwal perjalanan sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.¹⁷ Oleh karena itu, PT KAI tidak dapat dibebani tanggung jawab atas kelalaian yang terjadi di luar lingkup pengendaliannya.

d. Analisis Mekanisme Penyelesaian Hukum

Dari keseluruhan proses penyelesaian perkara ini, terlihat bahwa mekanisme hukum yang ditempuh bersifat berjenjang, dimulai dari Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi, hingga Mahkamah Agung. Proses ini mencerminkan penerapan asas *due process of law*, di mana setiap pihak diberikan kesempatan yang sama untuk membela kepentingannya sesuai prosedur hukum yang berlaku.¹⁸

Kasus ini juga menggambarkan penerapan prinsip pertanggungjawaban berlapis (*multi-level liability*) dalam konteks hukum perdata, di mana tanggung jawab dapat dibagi antara individu pelaku (penjaga pintu) dan institusi yang menaunginya (Dinas Perhubungan).¹⁹ Putusan Mahkamah Agung akhirnya menegaskan pentingnya kejelasan batas tanggung jawab antara operator transportasi dan pemerintah daerah, khususnya dalam penyelenggaraan keselamatan pengangkutan darat.

Dengan demikian, mekanisme penyelesaian hukum dalam perkara ini tidak hanya menegakkan keadilan bagi pihak yang dirugikan, tetapi juga menjadi preseden penting dalam praktik hukum perdata mengenai tanggung jawab hukum dalam kecelakaan

¹⁵ Pengadilan Negeri Semarang. (2004). *Berita acara persidangan*.

¹⁶ Pengadilan Tinggi Semarang. (2005). *Putusan Nomor 234/PDT/2005/PT.SMG*.

¹⁷ Republik Indonesia. (2007). *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Pasal 115–118.

¹⁸ Harahap, Y. (2019). *Hukum acara perdata: Tentang gugatan, persidangan, penyitaan, pembuktian, dan putusan pengadilan*. Jakarta: Sinar Grafika. hlm. 206.

¹⁹ Subekti, R. (2008). *Hukum perikatan*. Jakarta: Intermasa. hlm. 77.

transportasi darat.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis kami sebagai penulis terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 2081 K/Pdt/2006, dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab hukum dalam kecelakaan di perlintasan sebidang Jalan Brotojoyo, Semarang, pada dasarnya terletak pada pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan Kota Semarang. Mahkamah Agung menilai bahwa kelalaian petugas penjaga palang pintu yang berada di bawah kewenangan Dinas Perhubungan menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan, sehingga tanggung jawab hukum dibebankan kepada atasan sesuai dengan ketentuan Pasal 1376 KUHPerdota tentang vicarious liability.

Sementara itu, PT Kereta Api Indonesia (KAI) dibebaskan dari tanggung jawab karena telah memenuhi seluruh prosedur keselamatan dan standar operasional yang berlaku. Putusan ini menegaskan penerapan prinsip pertanggungjawaban negara (state liability) dalam penyelenggaraan keselamatan transportasi darat, di mana pemerintah daerah tidak dapat melepaskan tanggung jawab atas kelalaian aparatnya.

Dari sisi mekanisme penyelesaian, perkara ini menunjukkan bahwa proses hukum perdata berjalan melalui tahapan yang lengkap, mulai dari Pengadilan Negeri, Pengadilan Tinggi, hingga Mahkamah Agung, yang masing-masing menilai unsur kelalaian dan pembagian tanggung jawab secara berjenjang. Putusan kasasi akhirnya memperkuat prinsip bahwa dalam konteks pengangkutan darat, tanggung jawab hukum tidak hanya melekat pada operator transportasi, tetapi juga pada lembaga pemerintah yang berwenang dalam pengawasan dan penyelenggaraan keselamatan publik.

Dengan demikian, putusan ini menjadi preseden penting dalam hukum pengangkutan darat, karena menegaskan pentingnya sinergi antara penyelenggara transportasi dan pemerintah daerah dalam menjamin keselamatan masyarakat serta memberikan kejelasan batas tanggung jawab antar pihak.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Harahap, Y. (2016). Segi-segi hukum perjanjian. Jakarta: Sinar Grafika.
- Harahap, Y. (2019). Hukum acara perdata: Tentang gugatan, persidangan, penyitaan, pembuktian, dan putusan pengadilan. Jakarta: Sinar Grafika.
- Manan, A. (2016). Hukum transportasi di Indonesia. Jakarta: Prenada Media.
- Marzuki, P. M. (2016). Penelitian hukum. Jakarta: Kencana.
- Muhammad, A. (2014). Hukum pengangkutan darat, laut dan udara. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Purwosutjipto, H. M. N. (2003). Pengertian pokok hukum dagang Indonesia 3: Hukum pengangkutan. Jakarta: Djambatan.
- Salim, H. S. (2011). Pengantar hukum perdata tertulis (BW). Jakarta: Sinar Grafika.
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (2019). Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Subekti, R. (1985). Hukum perjanjian. Jakarta: PT Internasional.
- Subekti, R. (2008). Hukum perikatan. Jakarta: Intermasa.
- Subekti, R. (2008). Pokok-pokok hukum perdata. Jakarta: Intermasa.
- Sunggono, B. (2015). Metodologi penelitian hukum. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Syahuri, T. (2015). Prinsip-prinsip hukum dalam sistem hukum nasional. Jakarta: Kencana.

Peraturan Perundang-undangan

- Republik Indonesia. (1848). Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdota).
- Republik Indonesia. (2007). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65.

Putusan Pengadilan

- Mahkamah Agung Republik Indonesia. (2006). Putusan Nomor 2081 K/Pdt/2006.
- Pengadilan Negeri Semarang. (2004). Berita acara persidangan.
- Pengadilan Tinggi Semarang. (2005). Putusan Nomor 234/PDT/2005/PT.SMG.