

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN
TERHADAP KERETA API ANTABOGA (1002) DENGAN KERETA API
RAJAWALI (49)**

(PUTUSAN NOMOR : 167/Pid.B/2010/PN.Bjn)

SKRIPSI



Disusun oleh :

ALESANDRO RISKIANTO

NIM.161.1111.006

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS BHAYANGKARA SURABAYA

2020

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN
TERHADAP KERETA API ANTABOGA (1002) DENGAN KERETA API
RAJAWALI (49)**

(PUTUSAN NOMOR: 167/Pid.B/2010/PN. Bjn.)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Melengkapi Tugas Dan Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk

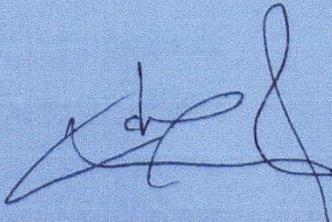
Mencapai Gelar Sarjana Hukum

Oleh:

Alesandro Riskianto

NIM: 1611111006

Pembimbing



DR. M. SHOLEHUDDIN, S.H., M.H.

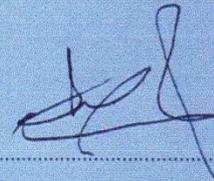
**SKRIPSI INI TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN TIM DOSEN
PENGUJI SKRIPSI FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS
BHAYANGKARA SURABAYA**

Pada tanggal: 23 Juni 2020

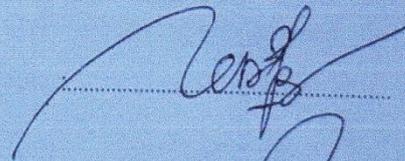
Dan telah diterima atau dinyatakan lulus memenuhi syarat untuk memperoleh
gelar Sarjana Hukum

Tim Penguji:

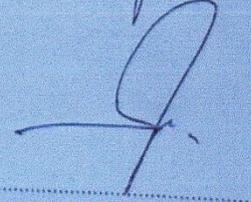
1) DR. M. Sholehuddin, S.H., M.H.



2) Vera Rimbawani, S.H., M.H.



3) Murry Darmoko, S.H.I., M.A.



Mengesahkan:

Dekan,

(Prof. DR. Sadjijono S.H., M.Hum.)

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Alesandro Riskianto
Tempat dan Tanggal Lahir : Bekasi, 11 Desember 1997
NIM : 1611111006
Arah Minat : Pidana
Alamat : Jl. Kesatria No. 97 Karangpilang Surabaya

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya dengan judul: **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN TERHADAP KERETA API ANTABOGA (1002) DENGAN KERETA API RAJAWALI (49) (PUTUSAN NOMOR: 167/Pid.B/2010/PN.Bjn)**. Dalam rangka memenuhi syarat untuk menempuh atau memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya adalah benar-benar hasil karya cipta saya sendiri, yang saya buat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, bukan dari hasil jiplakan (plagiat).

Apabila dikemudian hari ternyata skripsi ini hasil jiplakan (plagiat), maka saya bersedia dituntut di depan Pengadilan dan dicabut Gelar Kesarjanaan (Sarjana Hukum) yang saya peroleh.

Demikianlah surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya serta dengan penuh rasa tanggung jawab atas segala akibat hukumnya.

Surabaya, 23 Juni 2020



Alesandro Riskianto

NIM 1611111006

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan syukur Alhamdulillah kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah dilimpahkan, sehingga saya mampu menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul : “PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN TERHADAP KERETA API ANTABOGA (1002) DENGAN KERETA API RAJAWALI (49) (PUTUSAN NOMOR: 167/Pid.B/2010/PN.Bjn)”. Cukup banyak hambatan dan kesukaran yang saya alami di dalam penyusunan skripsi ini, namun berkat dorongan motivasi, bantuan dan arahan serta petunjuk dari Dosen Pembimbing serta Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya, maka dapat terselesaikan penulisan skripsi ini.

Oleh karena itu pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan setinggi-tingginya kepada yang terhormat:

1. Bapak Edi Prawoto, S.H., M.Hum., selaku Rektor Universitas Bhayangkara Surabaya.
2. Bapak Prof. Sadjijono SH., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.
3. Bapak DR. M. Sholehuddin, SH., M.H., selaku Dosen Pembimbing yang telah memberikan bimbingan serta petunjuk sehingga penulisan skripsi ini bisa selesai.

4. Ibu Ina Rosmaya, SH., M.Hum., selaku Kepala Program Studi Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.
5. Seluruh Dosen dan Staff Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya baik secara langsung maupun tidak langsung telah membantu memberikan masukan yang positif selama penyusunan skripsi ini.
6. Yang tersayang kedua orangtua saya, Bapak Junianto dan Ibu Putut Lestari juga adek-adekku Lestianti Uga Pertiwi dan Naufal Al Ghoniy Ammar yang selalu support baik moril dan materil serta selalu memberikan doa-doa sehingga skripsi ini dapat dengan lancar saya selesaikan.
7. Teruntuk Ali Haidar Irfani seseorang spesial membantu dan mendukung saya dalam tulisan skripsi ini.
8. Rekan-rekan seperjuangan dan sahabat-sahabatku JEJEDUN tersayang Vicky, Nabila, Citra, Evi dan semuanya angkatan 2016 yang telah banyak memeberikan dukungan kepada saya sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
9. Terima kasih juga kepada rekan-rekan dan teman-teman KKN Sekelor Utara Watutulis, khususnya buat Wanti, Mas Pudy, Natasya, Mb zizah dan keseluruhan yang saling memberikan motivasi dan pengalaman sehingga sampai skripsi ini terwujud.

10. Kepada Ibu Enny selaku Pembimbing KKN yang telah membimbing dan membantu penulis dalam menyelesaikan tugas jurnal KKN Sekeloa Utara Watutulis.

Atas bantuan yang tak terhingga nilainya itu, penulis tidak dapat membalas dan berbuat apapun juga selain ucapan terima kasih, semoga Allah SWT membalas berlipat ganda atas budi, jasa dan peran serta tersebut dan selalu memberikan kebahagiaan baik secara lahir maupun batin.

Akhir kata penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu dengan senang hati saya menerima kritik, saran dan pendapat yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini juga demi tugas-tugas saya selanjutnya.

Besar harapan saya dalam karya ilmiah ini dapat bermanfaat bagi para pembaca khususnya bagi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.

Surabaya, 23 Juni 2020

Penulis

Alesandro Riskianto

ABSTRAK

Perkembangan masyarakat dan teknologi makin berkembang pesat, tidak terlepas dari peran sebuah korporasi PT KAI (Kereta Api Indonesia) sebagai perusahaan moda transportasi di Indonesia. Hubungan dengan kasus yang telah terjadi peristiwa luar biasa hebat pada tahun 2009 yaitu kecelakaan antar kereta api rajawali dan kereta api antaboga. Peristiwa tersebut merupakan kurangnya pemahaman SDM (Sumber Daya Manusia) terhadap aturan yang sudah dibuat.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis-normatif dengan metode pendekatan deskriptif analitis. Penelitian ini dikaji dengan menggunakan studi kepustakaan menggunakan bahan hukum primer, sekunder dan tersier serta membahas peraturan perundang-undangan mengenai pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana merupakan implementasi tanggung jawab seseorang untuk menerima sikap yang didapat atas konsekuensi yuridis yang muncul sebagai akibat tindak pidana yang telah dilakukan. Walaupun demikian sampai saat ini, pertanggungjawaban pidana tertuju pada subyek hukum pidana.

Kata kunci : Korporasi PT. KAI, Pertanggungjawaban Pidana.

ABSTARCT

The development of society and technology is growing rapidly, not regardless of the role of a PT. KAI (Indonesian Railway) corporation as transportation mode company in Indonesia. Relationship to case that has been. There was an unusually great event in 2009 that was an inter-train accident Rajawali and AntaBoga railway. Such events constitute a lack of HR (Human Resources) understanding of the rules already created.

This research uses juridical-normative methods by metode analytical descriptive approach. This study was reviewed using study libraries using primary, secondary and tertiary legal material as well as discussing the regulations of legislation regarding criminal liability. Criminal liability is an implementation of one's responsibility to accept the attitudes gained over the emerging juridical consequences as result of criminal offences that have been committed. Nevertheless, until at present, criminal liability is on the subject of criminal law.

Key word : PT. KAI (Indonesian Railway) Corporation, Criminal Liability

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1. Latar Belakang Masalah.....	1
2. Rumusan Masalah.....	5
3. Tujuan Penelitian.....	6
4. Manfaat Penelitian.....	7
5. Kerangka Teori.....	8
6. Metode Penelitian.....	14
7. Sistematika Penulis.....	16
BAB II.....	19
BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PIDANA TERHADAP DUA PEGAWAI KERETA API RAJAWALI TERHADAP PERISTIWA KECELAKAAN DENGAN KERETA API 1002.....	19
A. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana.....	19
B. Konsep Pertanggungjawaban Pidana, Kemampuan Bertanggung Jawab, Pertanggungjawaban Korporasi Dan Tinjauan Umum Pidana.....	21
1. Konsep Pertanggungjawaban Pidana.....	21
2. Kemampuan Bertanggung Jawab.....	23
3. Pertanggungjawaban Korporasi.....	24
4. TINJAUAN UMUM TENTANG PEMIDANAAN.....	26
C. Bentuk Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Para Terdakwa.....	28
BAB III.....	35

PENERAPAN PROSEDUR SANKSI PIDANA UU NO. 27 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN DAN KUHP DALAM KASUS KECELAKAAN KERETA API.	35
A. KASUS POSISI.	35
B. DAKWAAN PENUNTUT UMUM.....	37
C. TUNTUTAN JAKSA PENUNTUT UMUM DAN KEPUTUSAN MAJELIS HAKIM.	47
1. TUNTUTAN JAKSA PENUNTUT UMUM.....	47
2. KEPUTUSAN MAJELIS HAKIM.....	49
D. PENERAPAN PROSEDUR SANKSI PIDANA UU No. 27 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN DAN KUHP DALAM KASUS KECELAKAAN ANTAR KERETA API.....	55
BAB IV.....	60
PENUTUP.....	60
A. KESIMPULAN.....	60
B. SARAN.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....	62

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah.

Kereta api adalah sarana transportasi rel yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang ditarik sepanjang jalur kereta api yang mengangkut kargo atau penumpang. Kereta api bisa terdiri dari kombinasi satu atau lebih dari lokomotif dan gerbong kereta terpasang.¹ Moda transportasi kereta api di Indonesia mempunyai peran penting dalam menunjang pembangunan nasional. Penulis ingin membahas mengenai kecelakaan Moda Transportasi Darat, Khususnya Transportasi Kereta Api.

Jika kecelakaan terjadi maka kita semua yang akan rugi bukan cuma PT Kereta Api Indonesia tapi semuanya menjadi korban kecelakaan kereta api. Dalam kecelakaan kereta api dapat ditimbulkan bermacam-macam sebab, seperti kesalahan jadwal berangkat, kelalaian penjaga pintu palang kereta api ataupun dapat juga karena kelalaian masinis dan asisten masinis sehingga menimbulkan terjadinya kecelakaan atau tabrakan sesama kereta api dengan kereta api. Ketertinggalan dalam pengembangan teknologi perkeretaapian berdampak pada faktor kenyamanan dan keselamatan para pengguna jasa transportasi kereta api Indonesia.

¹ https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_api, diakses pada tanggal 20 Oktober 2019 jam 23.00

Menurut data investigasi KNKT kecelakaan perkeretaapian di Indonesia Tahun 2010 terjadi 10 kecelakaan, tahun 2011 terjadi 1 kecelakaan, tahun 2012 terjadi 3 kecelakaan, tahun 2013 terjadi 2 kecelakaan, tahun 2014 terjadi 6 kecelakaan, tahun 2015 terjadi 7 kecelakaan, tahun 2016 terjadi 6 kecelakaan.² Kecelakaan kereta api di Indonesia merupakan permasalahan yang belum dapat diatasi PT Kereta Api Indonesia harus segera memperbaiki semua permasalahan yang menyebabkan kecelakaan kereta api di Indoneisa tidak terulang lagi.

Salah satu contoh yaitu kecelakaan yang terjadi, antara kereta api dengan kereta api. Pada Jumat tanggal 23 Januari 2009 KA Rajawali (KA 49) dengan KA Antaboga (KA 1002) Peristiwa Luar Biasa Hebat (PLH) di KM 131+350 Emplasemen Stasiun Kapas, Bojonegoro, Jawa Timur, dalam wilayah operasional Daerah Operasional VIII Surabaya. Pada saat KA Antaboga (KA 1002) dalam proses masuk jalur 1 dan Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA) Stasiun Kapas berdiri diperon 1 mengawasi masuknya KA Antaboga (KA 1002) tersebut, tiba-tiba KA Rajawali (KA 49) telah masuk ke jalur 1 dari arah Stasiun Sumberrejo dengan melewati sinyal masuk yang berkedudukan tidak aman (Semboyan 7). Pada jam 15.42, KA Rajawali menabrak KA Antaboga di jalur 1 emplasemen Stasiun Kapas.

Kecelakaan menyebabkan masinis dan asisten masinis KA Antaboga meninggal dunia. Sedangkan dirangkaian KA Rajawali, 1 orang penumpang liar

²http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media%20Release%20KNKT%202016/Media%20Release%202016%20-%20IK%20KA%2020161130.pdf, diakses pada tanggal 22 Oktober 2019 jam 11.29

yang ada dikabin masinis pada lokomotif CC 20199 meninggal dunia, 9 penumpang luka berat 16 orang luka ringan. Korban Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH) dievakuasi ke Rumah Sakit sekitar Semarang, Surabaya dan Bojonegoro.

Kecelakaan juga mengakibatkan kerusakan dikedua rangkaian KA yang bertabrakan, lokomotif KA Rajawali lokomotif anjlok 6 as dan rusak berat dan satu kereta penumpang anjlok 4 as dan rusak berat. Sedangkan lokomotif KA AntaBoga anjlok 6 as dan rusak berat serta 2 gerbong datar (PPCW)³ anjlok 6 as dan rusak berat.

Didalam undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang lalu lintas Pasal 120 dan yang tercantum dalam Pasal 122 yang berbunyi⁴ “Sarana perkeretaapian hanya dapat dioperasikan oleh awak kereta api yang mendapat tugas dari penyelenggara sarana perkeretaapian.” Jadi awak kereta api wajib mematuhi perintah atau larangan, apabila terdapat lebih dari satu perintah atau larangan dalam waktu bersamaan, awak kereta wajib mematuhi perintah atau larangan yang diberikan berdasarkan prioritas sebagai berikut :

- a. Petugas pengatur perjalanan kereta api
- b. Sinyal; atau
- c. Tanda.

Pada kenyataannya masih ada masinis dan asisten masinis yang tidak taat mematuhi sinyal yang diberikan oleh Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA)

³<https://www.inka.co.id/product/view/15> diakses 25 Oktobe 2019 jam 13.21

⁴ UU.Nomor 22 Tahun 2007 Perkeretaapian, lihat Pasal 120 tentang tata cara lalu lintas kereta api.

dan akhirnya mengakibatkan tertabraknya KA AntaBoga (KA 1002) di Stasiun Kapas, Bojonegoro, Jawa Timur dalam wilayah operasional Daerah Operasional VIII Surabaya.

Didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2007 tentang ketentuan pidana Pasal 187.⁵ Terhadap masinis dan asisten masinis dan yang tercantum di dalam Pasal 206 yang berbunyi :

1. Awak sarana perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal, atau tanda sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 122 ayat (3) dan ayat (4) mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.
2. Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun.
3. Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun.

Oleh karena itu, secara ketentuan pasal 122 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dan pasal 206 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang lalu lintas kereta api dan ketentuan pidana yang menyebabkan kerugian harta benda, luka berat, hilangnya nyawa. Dibeberapa kasus kecelakaan bertabrakan sesama kereta api justru disebabkan oleh kelalaian dari masinis dan asisten masinis.

⁵ UU. Nomor 22 Tahun 2007 Perkeretaapian, lihat pasal 187 tentang ketentuan pidana.

Masinis dan asisten masinis terkadang tidak taat mematuhi persinyalan, tanda, yang diberikan oleh petugas pengatur perjalanan kereta api. Sehingga menimbulkan kecelakaan antara sesama kereta api. Kejadian seperti ini, terjadi pada kasus yang saya angkat di dalam skripsi ini sebagaimana yang disebutkan diawal latar belakang.

Berdasarkan uraian latar belakang yang saya tulis, saya sebagai penulis ingin mengetahui sejauh mana pertanggungjawaban pidana apabila terjadi kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan kereta api lainnya yang menyebabkan *Peristiwa Luar biasa Hebat (PLH)*. Serta dikaitkan dengan perundang-undangan yang mengatur perkeretaapian indonesia dan PT Kereta Api Indonesia sebagai sebuah korporasi bisa bertanggungjawabkan pidana atau tidak apabila terjadi sebuah kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan kereta api yang disebabkan masinis kelalaian (*Human Error*) dan tidak patuhnya terhadap sinyal atau tanda yang diberikan untuk masinis KA Rajawali.

Keseluruhan permasalahan tersebut akan dirangkum dalam sebuah skripsi yang berjudul **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN TERHADAP KERETA API ANTABOGA (1002) DENGAN KERETA API RAJAWALI (49).**

2. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang masalah, ada beberapa permasalahan yang dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban hukum dan pertanggungjawaban hukum pidana terhadap 2 pegawai masinis dan asisten masinis kereta rajawali terhadap peristiwa kecelakaan dengan kereta api antaboga ?
2. Bagaimana penerapan prosedur sanksi pidana UU No.27 Tahun 2007 tentang perkeretaapian dan KUHP dalam kasus kecelakaan antar kereta api ?

3. Tujuan Penelitian.

Tujuan penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk:

1. Tujuan Umum.
 - a. Mengetahui pertanggungjawaban hukum dan pertanggungjawaban hukum pidana petugas masinis dan asisten masinis ka rajawali terhadap kecelakaan sesama kereta api.
 - b. Mengetahui penerapan sanksi pidana UU No.27 Tahun 2007 tentang perkeretaapian indonesia dan KUHP dalam kasus kecelakaan sesama kereta api.
2. Tujuan Khusus.
 - a. Untuk menambah wawasan penulis dalam kaitannya dengan Undang-Undang Perkeretaapian Indonesia.
 - b. Untuk memperluas wacana pemikiran dan pengetahuan penulis dalam Hukum Pidana, khususnya mengenai hilangnya nyawa, kerusakan harta benda, luka berat.

- c. Untuk memperoleh data yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi, sebagai persyaratan dalam mencapai gelar S1 Ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bhayangkara Surabaya.

4. Manfaat Penelitian.

Ada beberapa manfaat yang dapat kita peroleh dari penelitian ini, antara lain:

1. Manfaat Teoritis.
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan peneliti dan dapat merevitalisasi hukum secara fungsinya.
 - b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah literatur dan bahan informasi hukum.
 - c. Perkembangan Ilmu Hukum pada umumnya, khususnya bidang Hukum Pidana secara menyeluruh mengenai fungsi dan peranaannya terhadap human eror terkait, diharapkan dapat melaksanakan secara prosedur yang berlaku.
2. Manfaat Praktis.
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan jawaban yang jelas tentang permasalahan yang diteliti.
 - b. Sebagai wahana untuk mengembangkan penalaran, membentuk pola pikir yang dinamis dan sebagai sarana untuk melatih peneliti dalam menerapkan ilmu yang telah dipelajari selama ini.
 - c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu dan memberi masukan serta tambahan pengetahuan bagi pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan dalam penelitian ini.

- d. Untuk memberi pengetahuan yang lebih signifikan tentang hukum pidana khususnya tentang kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa, kerusakan harta benda, dan luka berat.

5. Kerangka Teori

Fungsi teori dalam penelitian skripsi ini adalah untuk memberikan petunjuk serta menjelaskan gejala yang tengah diamati. Karena penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, kerangka teori diarahkan kepada ilmu hukum yang memahami objek penelitian sebagai hukum yakni sebagai kaidah hukum yang ditentukan dalam yurisprudensi dan peraturan – peraturan.

Penelitian ini mencantumkan beberapa teori untuk menganalisis, pertama merupakan teori tindak pidana, kedua teori pertanggung jawaban tindak pidana, ketiga teori perumusan delik culpa, keempat sejarah dan latar belakang korporasi sebagai subyek hukum pidana, kelima teori sejarah dan pengertian perkeretaapian indonesia.

Penjelasan yang luas dari kelima teori tersebut akan dibahas. Singkat penjelasan kelima teori tersebut berdasarkan rujukan umum diantaranya sebagai berikut :

1. Pengertian tindak pidana

Merangkum pengertian pidana dari menurut beberapa ahli hukum pidana, diantaranya :

Penulisan pidana menurut djoko, “bahwa pemberian pidana dalam arti umum merupakan bidang dari pembentuk Undang-Undang karena azas legalitas, yang

berbunyi *nullum crimen, nulla poena, sine preavialege (poenalli)*.⁶ Oleh sebab itu, pidana harus diperlukan Undang-Undang yang mengaturnya lebih dulu.

Pidana menurut Andi Hamzah yaitu, “ yang membedakan antara hukuman dengan pidana, pidana merupakan suatu pengertian khusus yang berkaitan dengan dengan hukum pidana sebagai pengertian khusus. Masih juga ada persamaanya dengan pengertian umum, sebagai suatu sanksi yang menderitakan.”⁷

Pidana menurut Van Hamel, “ Pidana atau *straf* menurut hukum positif adalah suatu penderitaan yang bersifat khusus, yang telah dijatuhkan oleh kekuasaan yang berwenang untuk menjatuhkan pidana atas nama negara sebagai pertanggungjawaban dari ketertiban hukum umum bagi seseorang tersebut telah melanggar hukum yang oleh ditegakkan oleh negara.”⁸

Sedangkan pengertian pidana menurut Algra-Janssen, “*straf* atau pidana sebagai alat yang dipergunakan oleh penguas (hakim) untuk memperingatkan mereka yang telah melakukan perbuatan yang tidak dapat dibenarkan. Reaksi dari penguasa tersebut telah mencabut kembali sebagian perlindungan yang seharusnya dinikmati oleh terpidana atas nyawa, kebebasan dan harta kekayaannya, yaitu seandainya dia telah melakukan suatu tindak pidana.”⁹

Tindak pidana menurut Moeljatno, “tindak pidana (*Strafbaarfeit*)” adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai

⁶ Djoko Prakoso, *Hukum penitensier di indonesia*, Liberty, Yogyakarta 1988, hlm.22

⁷ Andi Hamzah, *Sistem pidana dan Pidanaaan Indonesia, dari Retribusi ke Reformasi*, Pradnya Paramitha, Jakarta, 1985, hlm. 1

⁸ P.A.F Laminating, *Hukum Penintesier Indonesia*, Amico, Bandung

⁹ Romli Atmasamsita, *Strategi Pembinaan Hukum*, Alumni FH-UI, Jakarta, 1992, hlm. 69

ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi siapa yang melanggar aturan tersebut”.¹⁰

Istilah tindak pidana akan selalu ada dalam pembicaraan pertanggungjawaban pidana. Di dalam hukum pidana, istilah tindak pidana merupakan pengertian yuridis yang berbeda dari pengertian perbuatan jahat atau kejahatan dalam pengertian *kriminologis*. Pembentuk Undang-Undang di Indonesia telah menggunakan kata *Strafbaarfeit* untuk menyebutkan apa yang telah kita kenal dengan tindak pidana di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tanpa memberikan penjelasan mengenai apa yang sebenarnya dimaksud dengan istilah *strafbaarfeit* tersebut. Oleh karena itu, di Indonesia belum adanya kesamaan dalam penggunaan istilah tersebut, misalnya Moeljatno menggunakan istilah “perbuatan pidana”, Utrecht memakai istilah “peristiwa pidana”.¹¹ Roeslan Saleh mempunyai pendapat yang sama dengan Moeljatno, ia menggunakan istilah perbuatan pidana, alasannya karena dalam menghadapi sebuah “perbuatan pidana” tekannya pada sifat perbuatan.¹²

2. Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban atau Liability dapat dilihat dari segi falsafah hukumnya. Seorang filsafat besar dalam ilmu hukum pada abad ke-20 yaitu, Roscou Pound. Roscou Pound menjelaskan bahwa *liability* sebagai suatu kewajiban untuk

¹⁰ Moeljatno, *Asas – Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. .

¹¹ Sudarto, *Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990, hal.39.

¹² Roeslan Saleh, *Perbutan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1983, hlm. 23.

membayar sebuah pembalasan yang akan diterima oleh pelaku dari seseorang yang telah dirugikan.¹³

Dengan semakin efektifnya perlindungan Undang-Undang terhadap kepentingan masyarakat akan suatu kedamaian dan ketertiban, dan adanya keyakinan bahwa “pembalasan” sebagai suatu alat penangkal, maka pembayaran ganti rugi kedudukannya bergeser, yang semula kedudukannya sebagai suatu hak istimewa kemudian menjadi pembalasan yang harus dibeli, melainkan dari sudut kerugian atau penderitaan yang ditimbulkan oleh perbuatan pelaku yang bersangkutan.

Dari yang telah disebutkan diatas, akan menjelaskan konsep pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut soal hukum. Konsep pertanggungjawaban pidana juga membahas mengenai nilai-nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh masyarakat atau kelompok tertentu.

Menurut Roeslan Saleh dalam pengertian perbuatan pidana tidak termasuk dalam hal pertanggungjawaban. Perbuatan pidana hanyalah menunjukkan kepada dilarangnya perbuatan. Apakah orang yang telah melakukan perbuatan itu kemudian juga dipidana, tergantung pada soal apakah dia dalam melakukan perbuatan itu memang mempunyai kesalahan atau tidak. Apabila orang yang melakukan perbuatan pidana itu memang melakukan kesalahan, maka tentu dia akan dipidana.¹⁴

3. Perumusan Delik Culpa.

¹³ Romli Atmasasmita, *Asas – Asas Perbandingan Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Yayasan LBH, Jakarta, 1989, hlm. 79.

¹⁴ Roeslan Saleh, *Op.Cit*, hlm. 75.

Didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak dijelaskan mengenai pengertian Kealpaan (Culpa), sehingga secara formal belum ada penjelasan mengenai kealpaan. Oleh sebab itu, pengertian kealpaan harus dicari dari pendapat para ahli hukum pidana dan di jadikan sebagai dasar untuk membatasi apa itu kealpaan.¹⁵

Menurut Simons, pada umumnya kealpaan terdiri atas dua bagian, yaitu tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan, di samping dapat menduga akibatnya. Akan tetapi, meskipun suatu perbuatan dilakukan, masih mungkin juga terjadi kealpaan yang berbuat itu telah mengetahui bahwa dari perbuatan itu mungkin akan timbul suatu akibat yang dilarang Undang-Undang. Kealpaan terjadi apabila seseorang tetap melakukan perbuatan itu meskipun ia telah mengetahui atau menduga akibatnya.¹⁶

4. Sejarah dan Latar Belakang Korporasi Sebagai Subyek Hukum Pidana

4.1. Pengertian Korporasi

Menurut Muladi dan Priyatno berpendapat, “bahwa korporasi secara etimologi tentang kata korporasi (Belanda: *corporate*, Inggris: *corporation*, Jerman: *corporation*) korporasi berasal dari kata *corporatie* atau *corporate*, yaitu suatu badan yang mempunyai sekumpulan anggota dan anggota-anggota tersebut mempunyai hak dan kewajiban tiap-tiap anggota.¹⁷

4.2. Sejarah dan Latar Belakang Korporasi Sebagai Subyek Hukum Pidana

¹⁵ Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015, hlm. 41.

¹⁶ Leden Marpaung, *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*, Cet. Kedua, Grafika, Jakarta, 2005, hlm. 25.

¹⁷ Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta, 2010, hlm. 23.

Perkembangan sebuah korporasi pada awal zaman modern dipengaruhi bisnis perdagangan yang semakin luas di benua eropa, sehingga Negara-Negara Eropa mulai mendirikan serikat-serikat dagang yang merupakan embrio dari korporasi pada zaman sekarang.

Karena perkembangan dan pertumbuhan korporasi dampaknya menimbulkan efek negatif, maka kedudukan korporasi mulai bergeser dari subyek hukum biasa menjadi subyek hukum pidana.

5. Sejarah dan Pengertian Perkeretaapian di Indonesia

5.1. Pengertian Perkeretaapian di Indonesia

Menurut pasal 1 ayat (2) Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang dimaksud dengan pengertian kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.¹⁸

Perkeretaapian yaitu satu kesatuan sistem yang terdiri dari atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.¹⁹ Perkeretaapian merupakan sarana transportasi darat yang digunakan untuk mengangkut orang maupun barang dari suatu tujuan ke tujuan yang lain.²⁰

5.2. Sejarah Perkeretaapian di Indonesia

¹⁸ Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

Sejarah perkembangan perkeretaapian sudah dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang. *Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda *Mr. L.A.J Baro Sloet Van De Beele* tanggal 17 Juni 1864.²¹ Sementara itu, pemerintah Hindia Belanda membangun jalur kereta api negara melalui *Staatssporwegen* (SS) pada tanggal 8 April 1975.²²

Secara de-facto hadirnya kereta api di Indonesia ialah dengan dibangunnya rel sepanjang 26 KM pada lintasan Kemijen-Tanggung yang dibangun oleh *Naamlooze Venootschap Deli Spoorweg Maatschappij* (DSM, N.V.²³).

6. Metode Penelitian

Metode penelitian hukum menguraikan bahwa metode apa yang sebaiknya berkaitan erat dengan tujuan, sasaran dan masalah yang diteliti. Metode penelitian merupakan suatu cara untuk menghasilkan bahan hukum dan atau data dan analisis bahan hukum dan atau data yang konkrit untuk menemukan jawaban yang benar atas suatu masalah penelitian sehingga tercapainya tujuan dari penelitian tersebut. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian normatif, yaitu meneliti hukum sebagai landasan atau norma yang menjadi pedoman, dengan pendekatan yang digunakan, yaitu:

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif yang bersumber dari berbagai referensi, meliputi buku-buku, peraturan perundang-undangan, untuk

²¹ <https://kai.id/> diakses pada tanggal 29 November 2019 Pukul 19.00 WIB.

²² *Ibid.*

²³ *Ibid.*

mengkaji permasalahan yang dikaitkan dengan perundang-undangan, surat kabar, internet, makalah, artikel maupun bentuk lain.

2. Pendekatan Masalah.

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu meneliti perundang-undangan yang terkait dengan normatif, mengutamakan pada aturan hukum, dipadukan dengan menelaah fakta-fakta sosial yang terkait dengan masalah dalam penelitian ini.

3. Sumber bahan hukum primer dan sekunder.

a. Sumber bahan hukum primer

Sumber bahan hukum utama yang dapat memberikan keterangan secara langsung dan berkaitan dengan permasalahan penelitian yang berupa peraturan perundang-undangan.

b. Sumber bahan hukum sekunder

Meliputi literatur yang berupa dokumen, makalah, artikel, majalah, referensi dari internet, berbagai buku atau informasi dari berbagai media massa yang berkaitan dengan objek penelitian.

4. Prosedur pengumpulan bahan hukum.

Pengumpulan bahan hukum yang penulis gunakan, berkisar pada instrument, yaitu studi kepustakaan untuk dapat memperoleh bahan hukum dalam penelitian normatif, maka bahan hukum dengan cara mengumpulkan literatur-literatur berupa buku-buku, dokumen, makalah, artikel, dan bahan pustaka lainnya yang relevan dengan permasalahan penelitian.

5. Pengolahan dan analisis bahan hukum.

Bahan hukum yang diperoleh dari kegiatan penelitian, selanjutnya dianalisis secara tepat untuk memecahkan suatu masalah hukum yang telah diteliti. Analisis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif, yaitu bahan hukum yang diperoleh kemudian disusun secara sistematis dan selanjutnya dianalisis secara runtut untuk mencapai kejelasan masalah yang dibahas, sehingga diperoleh kesimpulan yang bersifat khusus. Dalam penelitian ini menggunakan metode analisis data kualitatif. Menurut Soejono Soekamto, analisis data kualitatif merupakan tata cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif.

7. Sistematika Penulis.

Penulisan skripsi ini disusun dalam suatu sistematika yang terdiri dari 4 (empat) bab yang merupakan suatu rangkaian yang saling berkaitan dan merupakan suatu kesatuan yang tidak bisa terpisahkan dan masing-masing bab akan terbagi menjadi sub bab yang memuat hal-hal sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN.

Merupakan bab yang berisikan Bab Pendahuluan, diuraikan tentang hal-hal yang mendasar dari penulisan skripsi, yakni Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan penelitian, Manfaat Penelitian, Kerangka Teori, Metode Penelitian, dan Sistematika Penelitian.

BAB II BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM DAN PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PIDANA TERHADAP DUA PEGAWAI KERETA API RAJAWALI TERHADAP PERISTIWA KECELAKAAN DENGAN KERETA API ANTABOGA.

Dalam bab ini membahas tentang rumusan masalah pertama, di bab ini dibagi menjadi 3 sub bab yang dimana di sub bab pertama berisikan pengertian pertanggungjawaban pidana, sub bab kedua konsep pertanggungjawaban pidana, kemampuan bertanggung jawab, pertanggungjawaban korporasi, tinjauan umum pembedaan dan sub bab yang terakhir membahas rumusan masalah pertama tersebut.

BAB III PENERAPAN PROSEDUR SANKSI PIDANA UU. No. 27 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN DAN KUHP DALAM KASUS KECELAKAAN ANTAR KERETA API.

Dalam bab ini berisikan tentang rumusan masalah kedua, di bab ini dibagi menjadi 4 sub bab yang dimana di sub bab pertama berisikan kasus posisi, sub bab kedua berisikan dakwaan penuntut umum, di sub bab ketiga membahas tuntutan Jaksa Penuntut Umum dan keputusan Majelis Hakim dan di sub bab terakhir membahas rumusan masalah kedua.

BAB IV PENUTUP

Merupakan bab penutup yang berisi 2 (dua) sub bab, yaitu kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah uraian ringkas yang merupakan isi jawaban pokok dari pembahasan menurut jawaban dari pertanyaan yang memiliki hubungan dengan topik dan judul yang telah dirumuskan sebenarnya. Sedangkan saran berisikan tentang apa yang dapat disarankan secara konkrit oleh peneliti dalam hubungannya dengan kesimpulan dan temuan yang diperoleh. Serta memuat hal-hal yang bisa dijadikan pertimbangan untuk dapat dipergunakan dalam membantu

masalah yang sama seperti yang dihadapi dalam perumusan masalah tersebut.

Serta ditambahkan daftar pustaka.

BAB II

**BENTUK PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM DAN
PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PIDANA TERHADAP DUA
PEGAWAI KERETA API RAJAWALI TERHADAP PERISTIWA
KECELAKAAN DENGAN KERETA API ANTABOGA.**

A. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana.

Pertanggungjawaban pidana pada dasarnya merupakan implementasi tanggung jawab seseorang untuk menerima sikap resiko yang didapat atas konsekuensi yuridis yang muncul sebagai akibat tindak pidana yang telah dilakukan.

Menurut Van Hamel memberi pengertian mengenai pertanggungjawaban yaitu suatu keadaan normal psikis dan kemahiran yang membawa tiga macam kemahiran yaitu:

1. Mampu dapat mengerti makna serta akibat sungguh-sungguh dari perbuatan-perbuatan sendiri.
2. Mampu untuk menginsyafi bahwa perbuatan-perbuatan itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat.
3. Mampu untuk menentukan kehendak tersebut.²⁴

²⁴ Eddy O.S Hiariej, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, 2014, hlm. 121.

Definisi mengenai pertanggungjawaban pidana yang dikemukakan oleh simons yang penulis pelajari tentang sebuah pertanggungjawaban pidana simons mengemukakan sebagai keadaan psikis tertentu pada orang yang melakukan perbuatan pidana dan adanya hubungan antara keadaan tersebut dengan perbuatan yang dilakukan sedemikian rupa sehingga orang itu dapat dicela karena melakukan perbuatan tersebut.

Menurut Roeslan Saleh yang menyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif untuk memenuhi syarat dapat dipidana karena perbuatan itu.

Celaan objektif merupakan perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang merupakan perbuatan yang dilarang, indikatornya yaitu perbuatan yang melawan hukum, baik melawan hukum materil maupun melawan hukum formil. Sedangkan celaan subjektif menunjuk pada orang yang melakukan perbuatan yang telah dilarang untuk dilakukan oleh seseorang, namun jika seseorang tersebut tidak dapat dicela karena pada dirinya tidak terdapat kesalahan, maka pertanggungjawaban pidana tidak mungkin ada.

B. Konsep Pertanggungjawaban Pidana, Kemampuan Bertanggung Jawab, Pertanggungjawaban Korporasi Dan Tinjauan Umum Pidana.

1. Konsep Pertanggungjawaban Pidana.

Liability atau pertanggungjawaban dapat dilihat dari segi filsafahnya. Seorang filsafah dalam bidang hukum pada abad ke-20 yaitu Roscou Pound menjelaskan bahwa *liability* atau pertanggungjawaban sebagai suatu kewajiban untuk membayar pembalasan yang akan diterima oleh pelaku dari seseorang yang telah “dirugikan”.²⁵

Dengan demikian semakin efektifnya perlindungan undang-undang terhadap kepentingan masyarakat akan suatu kedamaian dan ketertiban, dan adanya keyakinan bahwa “pembalasan” sebagai suatu alat penangkal, maka pembayaran “ganti rugi” bergeser kedudukannya semula sebagai suatu “hak istimewa” kemudian menjadi suatu kewajiban.

Ukuran “ganti rugi” tidak lagi dari nilai suatu pembalasan yang harus “dibeli”, melainkan dari sudut kerugian atau penderitaan yang ditimbulkan oleh perbuatan pelaku yang bersangkutan. Oleh sebab itu “*liability*” dapat diartikan sebagai “*reparation*” sehingga, terjadilah suatu perubahan arti konsepsi “*liability*”, dari komposisi untuk pembalasan (“*composition for vengeance*”) menjadi reparasi untuk cedera (“*reparation for injury*”). Perubahan wujud ganti

²⁵ Romli Atmasasmita, *Asas-Asas Perbandingan Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Yayasan LBH, Jakarta, 1989, hlm. 79.

rugi dengan sejumlah uang kepada ganti rugi dengan penjatuhan hukuman, secara historis merupakan awal sebuah *“liability”* atau “pertanggungjawaban”.

Uraian yang penulis sebutkan sebelumnya menjelaskan bahwa konsep pertanggungjawaban pidana tidak hanya menyangkut pada soal hukum semata, tetapi begitu juga menyangkut soal nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh masyarakat.

Sekalipun perkembangan masyarakat dan teknologi pada abad ke-20 berkembang dengan begitu pesatnya dan sebab itulah timbul perkembangan pandangan atau persepsi masyarakat tentang nilai-nilai kesusilaan umum yang telah penulis sebutkan, namun inti dari sebuah nilai kesusilaan umum tetap tidak berubah, terutama terhadap perbuatan-perbuatan seperti pembunuhan, perkosaan, penganiayaan ataupun kejahatan terhadap jiwa.

Secara teoritik, perbincangan mengenai pertanggungjawaban pidana pasti didahului oleh ulasan tentang tindak pidana sekalipun dua hal tersebut berbeda secara konseptual maupun aplikasinya dalam praktek penegakan hukum. Didalam pengertian tindak pidana tidak termasuk pengertian pertanggungjawaban pidana.

Tindak pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancam perbuatan dengan suatu ancaman pidana. Apakah seseorang yang melakukan perbuatan kemudian dijatuhi pidana, tergantung kepada apakah dalam melakukan perbuatan itu seseorang memiliki kesalahan.

Dengan demikian membicarakan pertanggungjawaban pidana mau tidak mau harus didahului dengan penjelasan perbuatan pidana.

2. Kemampuan Bertanggung Jawab.

Kemampuan bertanggung jawab didalam kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) pasal 44 menyatakan seseorang tidak mampu bertanggungjawab apabila:²⁶

1. Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat-dipertanggungjawabkan padanya, disebabkan karena jiwannya cacat dalam tubuhnya atau terganggu karena penyakit, tidak dipidana.
2. Jika ternyata bahwa perbuatan tidak dapat dipertanggungjawabkan padanya disebabkan karena jiwanya cacat dalam tubuhnya atau terganggu karena penyakit, maka hakim dapat memerintahkan supaya orang itu dimasukkan ke dalam rumah sakit jiwa, paling lama satu tahun sebagai waktu percobaan.
3. Ketentuan tersebut dalam ayat (2) hanya berlaku bagi Mahkamah Agung, Pengadilan Tinggi, dan Pengadilan Negeri.

Pada umumnya yang bertanggung jawab jika dilakukannya tindak pidana yaitu seseorang yang disangka telah terbukti melakukan perbuatan itu, atau dengan kata lain seseorang yang bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatan sendiri. Bertanggung jawab atas sesuatu tindak pidana berarti yang bersangkutan secara sah dapat dikenai pidana karena perbuatan tersebut, yang untuk tindakan tersebut telah ada aturannya dalam suatu sistem hukum tertentu, dan sistem hukum tersebut berlaku atas perbuatan tersebut, dengan singkat dikatakan bahwa tindakan ini dibenarkan dalam sistem tersebut.

²⁶ Lihat KUHP (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) Pasal 44.

Sebuah pertanggungjawaban menuntut adanya kemampuan bertanggung jawab. Hal seupa dijelaskan menurut Van Hamel, suatu keadaan normal dan kematangan psikis pada diri seseorang yang membawa 3 (tiga) macam kemampuan untuk:²⁷

- a. Memahami arti dan akibat perbuatannya sendiri.
- b. Menyadari bahwa perbuatan itu tidak dibesarkan atau dilarang oleh masyarakat.
- c. Menentukan kemampuan atau kecakapan terhadap perbuatan tersebut.

3. Pertanggungjawaban Korporasi.

Seacara teoretik, Sam Park dan Jong Song menyatakan bahwa terdapat tiga acuan dasar yang dapat digunakan untuk menentukan bahwa suatu korporasi bertanggung jawab atas tindakan ilegal yang dilakukan pengurusnya.²⁸

- *Pertama*, korporasi hanya bertanggung jawab atas tindak pidana yang dilakukan pengurus jika tindakannya itu masih dalam ruang lingkup dan sifat dasar pekerjaannya di korporasi. Ruang lingkup pekerjaan pengurus di sini sering kali dimaknai secara luas. Salah satu pendapat menyatakan bahwa korporasi bertanggung jawab secara pidana atas tindak pidana yang dilakukan pengurus sepanjang pengurus tersebut saat melakukan tindak pidana tersebut masih dalam ruang lingkup pekerjaannya. Syarat

²⁷ Martiman Prodjohamadjojo, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1997, hlm. 33.

²⁸ Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawabn Pidana Korporasi*, Grafity Pers, Jakarta, 2006, hlm. 84.

bahwa pengurus harus bertindak dalam ruang lingkup pekerjaannya dinyatakan terbukti jika pengurus tersebut memiliki otoritas nyata untuk melakukannya.

- *Kedua*, korporasi tidak bertanggung jawab secara pidana atas tindak pidana yang dilakukan pengurus kecuali tindak pidana tersebut ditujukan untuk menguntungkan korporasi. Keuntungan faktual suatu korporasi atas tindak pidana yang dilakukan pengurusnya tidak perlu secara nyata ada, tapi cukup dengan fakta bahwa pengurus memang sengaja memberikan keuntungan tersebut kepada korporasi. Disini hal yang terpenting perlu ditemukan dan dibuktikan di pengadilan adalah bahwa sejak awal pengurus memang bertujuan (sengaja) untuk menguntungkan korporasi. Korporasi tidak bertanggung jawab atas tindak pidana pengurus jika ia melanggar kebijakan korporasi.
- *Ketiga*, untuk menyatakan bahwa korporasi bertanggung jawab atas tindak pidana yang dilakukan pengurusnya, pengadilan wajib melimpahkan kesengajaan pengurus tersebut kepada korporasi.

Menurut Sholehudin subjek hukum yang dipertanggungjawabkan secara pidana, tidak dapat dipisahkan dengan masalah penetapan jenis sanksi yang akan dikenakan terhadapnya. Sebagai misal, pemidanaan untuk kejahatan korporasi (*corporate crime*) tidaklah cukup dengan menetapkan jenis sanksi pidana saja karena relevan dengan sifat korporasi itu sendiri sebagai subjek hukum pidana.²⁹

²⁹ M. Sholehuddin, *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana Ide Dasar Double Track System & Implementasinya*, Rajawali Pers, Jakarta, 2003, hlm. 172-173.

4. TINJAUAN UMUM TENTANG PEMIDANAAN.

Teori pidana berkembang mengikuti dinamika kehidupan masyarakat sebagai reaksi dari timbul dan berkembangnya kejahatan itu sendiri yang senantiasa mewarnai kehidupan sosial masyarakat dari masa ke masa. Dalam dunia hukum pidana sendiri, berkembang beberapa teori yang berkaitan tentang tujuan pidana. Pidana tersebut dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok yaitu: Teori Absolute, Teori Relatif, Teori Gabungan.

a. Teori Absolute.

Menurut teori ini pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan suatu kejahatan atau tindak pidana. Pidana merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan.

Dalam teori yang ditulis oleh Andi Hamzah dalam bukunya asas-asas hukum pidana, teori pembalasan mengatakan bahwa pidana tidaklah bertujuan untuk yang praktis, seperti memperbaiki penjahat. Kejahatan itu sendirilah yang mengandung unsur-unsur untuk dijatuhkan pidana. Tidaklah perlu memikirkan manfaat menjatuhkan pidana itu, setiap kejahatan harus berakibat dijatuhkan pidana kepada pelanggar. Oleh sebab itu, pidana bukan hanya kepada sesuatu yang perlu dijatuhkan tetapi menjadi sebuah keharusan.³⁰

³⁰ Andi Hamzah, *Asas-Asas...*, *Op. Cit.*, hlm. 31.

Teori akan beranggapan bahwa setiap orang dalam keadaan apapun juga mampu untuk berbuat bebas sesuai dengan kehendaknya. Hal ini memberikan pembenaran untuk dilakukannya pembalasan.

b. Teori Relatif.

Menurut dalam teori yang ditulis oleh Muladi dan Barda Nawawi Arief, memidana bukanlah untuk memuaskan tuntutan *absolute* dari keadilan. Pidana bukanlah sekedar untuk melakukan pembalasan atau pengimbangan kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat. Oleh sebab itu, teori ini pun sering juga disebut teori tujuan (*utilitarian theory*).³¹

Teori ini mencari dasar hukum pidana dalam menyelenggarakan tertib masyarakat dan akibatnya yaitu tujuan untuk prevensi terjadinya kejahatan. Jadi pada dasarnya pembenaran adanya pidana menurut teori ini adalah terletak pada tujuannya. Pidana bukanlah "*guia peccatum set*" (orang membuat kejahatan) melainkan "*ne pacetur*" (supaya orang jangan melakukan kejahatan).

c. Teori Gabungan.

Teori gabungan atau teori modern memandang bahwa tujuan pemidanaan bersifat plural, karena menggabungkan antara prinsip-prinsip *absolute* (pembalasan) dan relatif (tujuan) sebagai satu kesatuan. Teori ini bercorak ganda, dimana pemidanaan mengandung karakter

³¹ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op. Cit.*, hlm. 16.

pembalasan sejauh pembedaan dilihat sebagai suatu kritik moral dalam menjawab tindakan yang salah. Sedangkan karakter tujuannya terletak pada ide bahwa tujuan sebuah kritik moral tersebut ialah suatu reformasi atau perubahan perilaku terpidana dikemudian hari.

Dalam teori ini dikemukakan oleh Prins, Van Hamel, Van list dengan pandangan sebagai berikut:

1. Tujuan terpenting pidana adalah membrantas kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat.
2. Ilmu hukum pidana dan perundang-undangan pidana harus memperhatikan hasil studi antropologi dan sosiologi.
3. Pidana ialah suatu dari yang paling efektif yang dapat digunakan pemerintah untuk memberantas kejahatan. Pidana bukanlah satu-satunya sarana, oleh karena itu pidana tidak boleh digunakan tersendiri akan tetapi harus digunakan dalam bentuk kombinasi dengan upaya sosialnya.

C. Bentuk Pertanggungjawaban Hukum Terhadap Para Terdakwa.

Bentuk pertanggungjawaban hukum terhadap para terdakwa tersebut dalam putusan Pengadilan Negeri dengan register perkara Nomor: 167/Pid.B/2010/PN. Bjn. Dari isi hasil putusan tersebut dari berbagai saksi, menurut saksi ahli Uned Supriyadi beliau telah bekerja di PT KAI sejak tahun 1974 sampai dengan sekarang dan masa MPP sejak 2008. Untuk menjadi masinis harus melewati diklat guna memperoleh *Brevet* (serifikasi kecakapan) juga mendapat pengetahuan dan

praktek persinyalan, tugas pokok masinis adalah menjalankan kereta sedang asisten masinis membantu masinis selama perjalanan antara lain menyebut aspek sinyal yang dilihatnya, penyebab utama kecelakaan kereta api adalah kurang disiplinnya mengakibatkan regulasi atau meremehkan aturan, apabila sinyal muka padam masinis harus menjalankan kereta api dengan hati-hati dan menganggap bahwa sinyal masuk beraspek tidak aman dan apabila sinyal masuk tidak tegas atau tertutup pohon atau silau oleh sinyal matahari, masinis harus mengambil prinsip terberat, menganggap sinyal masuk tidak aman lalu mengurangi kecepatan dan menghentikan kereta api sebelum sinyal masuk tersebut masinis dan asisten masinis wajib mengetes pengereman dan tes radio loko dengan PK (Pusat Kendali) sebelum berangkat.

Didepan persidangan para terdakwa telah memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Terdakwa I (Didik Mardiyono)

- Mempunyai sertifikat tanda kecakapan (*Brevet* T.62.a), terdakwa I selaku masinis kereta api rajawali yang menjalankan kereta api dari Stasiun Surabaya pasar Turi dan sebagai asisten masinis adalah Bayu Tripujo Asmoro (Terdakwa II).
- Sebelum berangkat terdakwa I melakukan pengetesan pengereman statis atau dinamis, pengecekan administrasi dan mekanik dengan hasil baik.

- Terdakwa I tidak melakukan pengecekan Radio Loko tetapi menyaksikan pegawai dinas sinyal telekomunikasi dan listrik yang melakukan uji coba radio loko dengan pesawat kendali (PK) dengan hasil baik.
- Dari stasiun Pasar Turi kereta api rajawali tidak pernah berhenti di stasiun manapun juga, persilangan kereta api rajawali dan kereta api antaboga tidak selalu di stasiun Baureno.
- Terdakwa I tidak menyatakan ada perpindahan persilangan yang semula di stasiun Baureno ke stasiun Kapas.
- Selain terdakwa I dan terdakwa II ada 5 (lima) orang penumpang dikabin masinis kereta api Rajawali.
- Saat masuk stasiun kapas terdakwa I melihat sinyal muka padam kondisi sinyal masuk tidak tampak atau tidak mandatar (meragukan) sinar matahari tepat disinyal masuk sehingga pandangan silau rel menikung tajam.
- Saat akan masuk stasiun terdakwa I tidak melihat adanya kereta api di stasiun/spoor yang akan dilewati, tetapi asisten masinis menyampaikan ada gerbong terakhir kereta antaboga dari arah berlawanan.
- Saat itu terdakwa I langsung melakukan pengereman dan membalik arah handel loko dari maju menjadi mundur.
- Saat kejadian terdakwa I mengalami patah tulang dan dirawat dirumah sakit selama 1 (satu) bulan.

- Saat berangkat dari Surabaya terdakwa I tidak mengetahui akan ada persilangan di Kapas karena tidak ada pemberitahuan.

2. Terdakwa II (Bayu Tripujo Asmoro)

- Terdakwa II diangkat sebagai asisten masinis kereta api sejak bulan Desember 2007, terdakwa II mempunyai tanda kecakapan (*Brevet* T-62 tahun 2009).
- Pada tanggal 23 Januari 2009 terdakwa II bertugas sebagai asisten masinis kereta api Rajawali yang akan berangkat dari Surabaya menuju Semarang Tawang.
- Saat itu yang menjadi masinis adalah Didik Mardiono, sebelum berangkat masinis telah melakukan percobaan pengereman baik statis maupun dinamis dengan hasil baik.
- Terdakwa II tidak mengetahui adanya pemberitahuan perpindahan persilangan kereta api Rajawali dan kereta api Antaboga di Stasiun Kapas, setelah memasuki stasiun Sumberrejo dan menjelang masuk stasiun Kapas terdakwa II melihat sinyal muka dengan aspek padam, sementara sinyal masuk jarak 100 meter baru terlihat karena tertutup ranting-ranting pohon juga silau dan kedudukan sinyal masuk tidak aman.
- Kecepatan kereta api Rajawali saat masuk stasiun Kapas \pm 50 Km/jam sampai dengan 60 Km/jam.
- Setelah melewati sinyal masuk terdakwa II tidak mengetahui kereta api Rajawali akan masuk spoor berapa dan pada saat itu terdakwa II

melihat ada gerbong terakhir kereta api AntaBoga berada pada spoor lurus/jalur 2.

- Setelah melihat ada kereta api AntaBoga pada jalur lurus terdakwa II lalu membunyikan klakson atau suling berulang-ulang atau sebagai tanda bahaya.
- Terdakwa II melihat ada orang yang memberi aba-aba tanda bahaya diperon.

Menurut saksi Ibnu Sutowo sebagai (Saksi Adhe Charge) memberi keterangan sebagai berikut:

- Saksi adalah karyawan PT KAI dan menjadi masinis sejak tahun 1973 sampai dengan sekarang.
- Saat kejadian saksi berada di kereta api Rajawali sebagai penumpang biasa. Saat sebelum tabrakan saksi merasakan ada pengereman yang dilakukan oleh masinis kereta api Rawajawali sebanyak 2 (dua) kali, kemudian terjadi tabrakan dan saksi terjatuh dari kursi tempat duduk saksi.
- Pengereman kereta api tidak bisa secara mendadak harus bertahap.
- Sinyal memasuki stasiun Kapas tidak jelas karena rel menikung.
- Peralatan persinyalan di stasiun Kapas adalah masih peninggalan belanda.
- Jika sinyal meragukan masinis harus mengurangi kecepatan.

- Saat menjalankan kereta api masinis hanya tunduk pada pengendali pusat.
- Pedoman menjalankan kereta api dengan buku T.100.
- Mengerem dengan membalik arah kereta tidak boleh dilakukan masinis.

Atas keterangan saksi Adhe Charge tersebut para terdakwa menyatakan benar kecuali pengereman dengan membalik arah, hal ini boleh dilakukan dalam keadaan darurat. Sebelum menjatuhkan hukuman kepada para terdakwa perlu terlebih dahulu dipertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan hal-hal yang meringankan sehingga hukuman yang dijatuhkan dapat mendekati rasa keadilan. Berikut ini hal-hal yang memberatkan dan hal-hal yang meringankan para terdakwa.

Hal-hal yang memberatkan:

1. Perbuatan para terdakwa menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap perusahaan kereta api indonesia.
2. Akibat kealalaian para terdakwa mengakibatkan matinya orang.

Hal-hal yang meringankan:

1. Para terdakwa belum pernah dihukum.
2. Para terdakwa mengaku dan terus terang perbuatannya sehingga mempelancar jalannya persidangan.
3. Para terdakwa sopan dalam persidangan.

4. Para terdakwa memiliki tanggungan keluarga.

Dalam hasil putusan tersebut para terdakwa terjerat pasal 206 ayat 3 Undang-Undang RI No. 23 tahun 2007 dan dipidana penjara masing-masing 1 (satu) tahun dan berdasarkan ketentuan pasal 222 ayat (1) KUHAP membebani para terdakwa membayar biaya perkara ini sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah).

Dari uraian rangkuman yang penulis buat, kemampuan bertanggung jawab merupakan salah satu syarat untuk pertanggungjawaban pidana. Seseorang dikatakan mampu bertanggung jawab jika jiwannya sehat. Ada dua faktor yang menentukan adanya kemampuan bertanggung jawab, yaitu faktor akal dan faktor kehendak. Akal dapat membedakan antara perbuatan yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan. Sedangkan kehendak, dapat menyesuaikan tingkah lakunya dengan keinsyafan atas sesuatu yang diperbolehkan dan yang tidak diperbolehkan.

Oleh karena itu para terdakwa dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukannya. Kesimpulannya dari kasus yang dipaparkan para terdakwa bisa atau dapat dipertanggungjawabkan pidananya.

BAB III

PENERAPAN PROSEDUR SANKSI PIDANA UU NO. 27 TAHUN 2007

TENTANG PERKERETAAPIAN DAN KUHP DALAM KASUS

KECELAKAAN KERETA API.

A. KASUS POSISI.

Para terdakwa Didik Mardiyono dan terdakwa Bayu Tripujo Asmoro pada hari jum'at tanggal 23 Januari 2009 sekitar jam 15.40 wib atau setidaknya pada suatu waktu lain dalam bulan januari 2009 bertempat di Stasiun kereta api Kapas Kab. Bojonegoro atau setidaknya pada suatu tempat lain yang masih termasuk dalam wilayah hukum Pengadilan Negeri Bojonegoro, selaku awak sarana perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal atau tanda sehingga mengakibatkan kecelakaan kereta api yang mengakibatkan matinya orang yaitu Agus Budi supriyadi dan Sarjan, yang dilakukan secara berikut.

Para terdakwa Didik Mardiyono dan Bayu Tripujo Asmoro selaku awak sarana perkeretaapian yaitu sebagai masinis dan asisten masinis berdasarkan laporan harian masinis atau surat perintah tugas tanggal 23 Januari 2009 menjalankan kereta api 49 (Kereta Api Rajawali) pada hari Jum'at tanggal 23 Januari 2009 berangkat dari Stasiun Pasar Turi Surabaya pada pukul 14.05 Wib dengan tujuan Semarang Tawang, selanjutnya para terdakwa selaku awak Kereta

Api Rajawali pada pukul 15.40 Wib sewaktu memasuki Stasiun Kapas Bojonegoro tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal atau tanda karena petugas belum membuka atau belum melayani sinyal masuk stasiun Kapas untuk Kereta Api Rajawali yang datang dari Surabaya sehingga sinyal masih dalam keadaan normal (belum dilayani) dan para terdakwa selaku awak kereta api Rajawali seharusnya mengurangi kecepatan dan menghentikan kereta api Rajawali sebelum sinyal masuk tersebut tetapi terdakwa tetap memasuki stasiun kereta api Kapas Bojonegoro dengan kecepatan 60 km/jam yang mengakibatkan kecelakaan kereta api yaitu kereta api Rajawali menabrak kereta 1002 (Anta Boga) yang telah memasuki stasiun Kapas Bojonegoro terlebih dahulu dan dalam keadaan berhenti di jalur atau spoor 1 sehingga dari tabrakan tersebut awak kereta api AntaBoga meninggal dunia yaitu:

1. Agus Budi Supriyadi jenis kelamin laki-laki umur 37 tahun kebangsaan Indonesia, pekerjaan pegawai PT. KAI (Masinis KA AntaBoga) alamat Wonorejo Kec. Cepu Kab. Blora Jawa Tengah meninggal dunia sesuai Visum Et Repetrum jenazah Nomor : 370/0249/2094/209412/09 yang dibuat tanggal 23 Januari 2009 oleh Dr. Afrida Mardiani dokter pada rumah sakit umum daerah Dokter R. Sosodoro Djatikoesumo Bojonegoro.
2. Sarjan jenis kelamin laki-laki umur 55 tahun kebangsaan Indonesia pekerjaan pegawai PT. KAI (Asisten Masinis KA AntaBoga) alamat Tokentung Alur Kec. Cepu Kab. Blora Jawa Tengah meninggal dunia sesuai Visum Et Repetrum jenash Nomor : 370/0249/2094/209412/09

yang dibuat tanggal 23 Januari 2009 oleh Dr. Afrida Mardiani dokter pada rumah sakit umum daerah Dokter R. Sosodoro Djatikoesumo Bojonegoro.

Perbuatan terdakwa pertama (I). Didik Mardiyono dan terdakwa kedua (II). Bayu Tripujo Asmoro diatur dan diancam pidana dalam pasal 206 ayat (3) Undang-Undang RI No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian.

B. DAKWAAN PENUNTUT UMUM.

Untuk membuktikan dakwaan penuntut umum telah mengajukan saksi-saksi yang telah memberikan keterangan dibawah sumpah menurut agamanya yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Saksi MOCH JUMA'IN (saksi 1)

- Saksi adalah petugas PT. Kereta Api Stasiun Kapas sebagai Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA).
- Pada tanggal 23 Januari 2009 pukul 15.40 di Stasiun Kapas telah terjadi tabrakan kereta api antara Kereta Api Rajawali (KA 49) dengan Kereta Api Barang Antaboga (KA 1002).
- Tugas saksi sebagai PPKA adalah menerima dan memberangkatkan kereta api dan melaksanakan proses naik turun penumpang atau barang ke Stasiun kereta api.
- Peralatan yang digunakan untuk mengatur atau memantau perjalanan kereta api adalah : Handle Wesel, Handel Sinyal, Pesawat Blok, Peralatan Sinyal Muka, Sinyal Masuk, Sinyal Keluar dan Wesel dan

untuk peralatan administari ada buku warta kereta api, untuk memantau perjalanan kereta api menggunakan telepon (Telegrat) Pesawat Way Station (WS) dan Pesawat Toka.

- Untuk menghubungkan masinis yang sedang menjalankan kereta api hanya bisa melalui pesawat kendali di Surabaya.
- Saat kecelakaan atau tabrakan terjadi sinyal muka masuk dan wesel di Stasiun Kapas dalam kondisi baik dan berfungsi.
- Ada pemberitahuan kepada PK (Pusat Kendali) DAOP Surabaya via telegram kalau ada pemindahan persilangan antara kereta api Rajawali dan kereta api AntaBoga dari Stasiun Baureno ke Stasiun Kapas.
- Bahwa ada permintaan warta aman dari kereta api AntaBoga dari PPKA Stasiun Bijinegoro pukul 15.03 Wib juga dari kereta api Rajawali dari PPKA Stasiun Sumberrejo pukul 15.25 Wib. Lalu saksi mempersiapkan kereta api AntaBoga masuk ke spoor 1 dengan membalik handel 1 dan wesel 4.
- Saat kereta api AntaBoga memasuki spoor 1 dimana belum seharusnya rangkaian AntaBoga masuk spoor 1 tiba-tiba terdengar benturan keras ternyata kereta api Rajawali telah menabrak Kereta Api Antaboga yang datang dari arah sumberrejo saat itu tepat pukul 15.42Wib.
- Sinyal masuk bentuknya bukan warna kuning.
- Saat tabrakan terjadi saksi sebagai PPKA belum melayani sinyal masuk untuk kereta api Rajawali 49 dan saat kereta api Rajawali masuk saksi

tidak tahu karena focus melayani kereta api AntaBoga yang akan masuk spoor 1.

- Seharusnya masinis kereta api Rajawali yang menghentikan kereta api didepan sinyal masuk karena sinyal masuk belum menunjukkan aman.
- Setelah tabrakan saksi langsung menghubungi PPKA Sumberrejo, PPKA Stasiun Bojonegoro dan PK (Pusat Kendali) Daops VII Surabaya via telepon terdakwa.
- Dalam tabrakan ini ada dua orang korban meninggal dunia.

2. ANANG HERI FAKHRUDI (Saksi 2).

- Saksi adalah karyawan PT. KAI dan bertugas di Stasiun Sumberrejo sebagai Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA).
- Saksi mengetahui adanya pemindahan lokasi persilangan kereta api Rajawali 49 dan kereta api AntaBoga 1002 dari Stasiun Baureno ke Stasiun Kapas, dari warta PK DAOPS VII Surabaya.
- Yang menentukan pemindahan tempat lokasi persilangan adalah Pusat Kendali DAOPS VIII Surabaya.
- Saksi lalu meminta warta aman untuk kereta api Rajawali kepada Stasiun Kapas pukul 15.23 Wib dan saksi mendapat warta aman dalam bentuk indicator tingkatan merah menjadi tingkatan putih dan pada pukul 15.25 Wib kereta api Rajawali melintas di Stasiun Sumberrejo pukul 15.33.

3. Saksi H.M. FAIZAL (Saksi 3).

- Saksi adalah Kepala Stasiun Kapas, telah bekerja di PT KAI sejak 1 Juni 1975.

- Saksi melihat langsung tabrakan itu dengan jarak \pm 10 M dari tempat kejadian.
- Saat itu saksi tidak sedang bertugas karena mendapat libur dan saat kereta api Barang Antaboga 1002 masuk tiba-tiba dari arah timur datang kereta api Rajawali 49, saksi berupaya menghentikan kereta api Rajawali dengan cara melambai-lambaikan tangan agar tanda berhenti, akan tetapi kereta api Rajawali tetap berjalan cepat kemudian terjadi tabrakan antara kereta api Rajawali dan kereta api AntaBoga.
- Saat kejadian kondisi sinyal masih normal dimana sinyal masuk masih F yang artinya kereta api Rajawali belum diperkenankan masuk stasiun.
- Apabila sinyal meragukan seharusnya masinis kereta api Rajawali mengurangi kecepatan dan berhenti dulu dibawah sinyal muka.
- Jarak sinyal muka adalah 1,5 Km sedangkan sinyal masuk 500 m dari Stasiun.
- Bahwa pengaturan kereta api di Stasiun Kapas sudah benar.
- Dalam kecelakaan ini ada yang meninggal yaitu masinis dan asisten masinis kereta api AntaBoga.

4. Saksi MURTI MARASIH (Saksi 4)

- Saksi adalah kondektur kereta api Rajawali dimana saat kejadian saksi sedang bertugas sebagai Kondektur Pemimpin (KP).
- Kereta api Rajawali berangkat dari Surabaya Satasiun Pasar Turi pukul 14.05 dengan masinis Didik Mardianto dan Asisten Bayu Tripujo Asmoro, saat kejadian saksi berada di kereta gerbong 4, saat tiba

distasiun Kapas tiba-tiba ada goncangan hebat taunya ada tabrakan dengan kereta api AntaBoga.

- Saat kejadian penumpang kereta api Rajawali tidak ada yang meninggal.
- Bahwa di kereta api Rajawali ada 8 kru, saksi tidak tahu kalau ada persilangan distasiun Kapas yang saksi tahu persilangan distasiun baureno.
- Soal persilangan saksi tidak tahu yang tahu adalah masinis.
- Saat setelah kejadian tabrakan saksi lalu melihat jam menunjukkan pukul 15.30 Wib.
- Saat itu saksi melihat ada 2 orang korban meninggal dunia.

5. Saksi SUGITO (Saksi 5).

- Saksi adalah pelaksana Pusat Kendali (PK) DAOPS VIII Surabaya dengan tugas memantau perjalanan kereta api, menentukan persilangan, pengusulan berhenti luar biasa (BLB).
- Peralatan yang digunakan adalah telepon Way Station (WS) saat kejadian saksi bertugas jam 7.20 sampai dengan 15.35.
- Saksi mendapat usulan pemindahan persilangan kereta api Rajawali dari Baureno ke Kapas lalu saksi menyampaikan kepada PPKA Stasiun Kapas dengan telegraf pukul 06.00 Wib.
- Alasan saksi menentukan persilangan di Stasiun Kapas karena kereta api AntaBoga mengalami keterlambatan dari jadwal \pm 50 menit dengan posisi Stasiun Cepu mengingat kereta api Rajawali juga terlambat 5

menit maka menurut perhitungan saksi persilangan yang tepat adalah di Stasiun Baureno.

- Saksi 2 kali menghubungi masinis kereta api Rajawali tetapi tidak tersambung.
- Bahwa apabila sinyal meragukan seharusnya masinis berhenti didepan sinyal.

6. Saksi Ahli UNED SUPRIYADI

- Ahli telah bekerja di PT. KAI sejak tahun 1974 sampai dengan sekarang dalam masa MPP sejak 2008.
- Untuk menjadi masinis harus melewati diklat guna memperoleh *Brevet* (sertifikat kecakapan) juga mendapat pengetahuan dan praktek mengenai teknis menjalankan kereta api serta pengetahuan dan praktek persinyalan.
- Tugas pokok masinis adalah menjalankan kereta sedang asisten masinis membantu masinis selama perjalanan antara lain menyebut aspek sinyal yang dilihatnya.
- Penyebab utama kecelakaan kereta api adalah kurang disiplinnya mengakibatkan regulasi atau meremehkan aturan
- Apabila sinyal muka padam masinis harus menjalankan kereta api dengan hati-hati dan menganggap bahwa sinyal tersebut beraspek kuning dan bersiap untuk memberhentikan kereta api didepan sinyal masuk yang beraspek tidak aman.
- Apabila sinyal masuk tidak tegas atau tertutup pohon atau silau oleh sinyal matahari, masinis harus mengambil prinsip terberat, menganggap

sinyal masuk tidak aman lalu mengurangi kecepatan dan menghentikan kereta api sebelum sinyal masuk tersebut.

- Masinis atau asisten masinis wajib mengetes pengereman dan tes radio loko dengan Pusat Kendali sebelum berangkat.

Atas keterangan saksi ahli tersebut kedua terdakwa menyatakan benar. Di depan persidangan para terdakwa memberikan keterangan sebagai berikut:

1. Terdakwa I (Didik Mardiyono)

- Mempunyai sertifikat tanda kecakapan (*Brevet* T.62.a), terdakwa I selaku masinis kereta api rajawali yang menjalankan kereta api dari Stasiun Surabaya pasar Turi dan sebagai asisten masinis adalah Bayu Tripujo Asmoro (Terdakwa II).
- Sebelum berangkat terdakwa I melakukan pengetesan pengereman statis atau dinamis, pengecekan administrasi dan mekanik dengan hasil baik.
- Terdakwa I tidak melakukan pengecekan Radio Loko tetapi menyaksikan pegawai dinas sinyal telekomunikasi dan listrik yang melakukan uji coba radio loko dengan pesawat kendali (PK) dengan hasil baik.
- Dari stasiun Pasar Turi kereta api rajawali tidak pernah berhenti di stasiun manapun juga, persilangan kereta api rajawali dan kereta api AntaBoga tidak selalu di stasiun Baureno.
- Terdakwa I tidak menyatakan ada perpindahan persilangan yang semula di stasiun Baureno ke stasiun Kapas.

- Selain terdakwa I dan terdakwa II ada 5 (lima) orang penumpang dikabin masinis kereta api Rajawali.
- Saat masuk stasiun kapas terdakwa I melihat sinyal muka padam kondisi sinyal masuk tidak tampak atau tidak mandatar (meragukan) sinar matahari tepat disinyal masuk sehingga pandangan silau rel menikung tajam.
- Saat akan masuk stasiun terdakwa I tidak melihat adanya kereta api di stasiun/spoor yang akan dilewati, tetapi asisten masinis menyampaikan ada gerbong terakhir kereta AntaBoga dari arah berlawanan.
- Saat itu terdakwa I langsung melakukan pengereman dan membalik arah handel loko dari maju menjadi mundur.
- Saat kejadian terdakwa I mengalami patah tulang dan dirawat dirumah sakit selama 1 (satu) bulan.
- Saat berangkat dari surabaya terdakwa I tidak mengetahui akan ada persilangan di Kapas karena tidak ada pemberitahuan.

2. Terdakwa II (Bayu Tripujo Asmoro)

- Terdakwa II diangkat sebagai asisten masinis kereta api sejak bulan Desember 2007, terdakwa II mempunyai tanda kecakapan (*Brevet* T-62 tahun 2009).
- Pada tanggal 23 Januari 2009 terdakwa II bertugas sebagai asisten masinis kereta api Rajawali yang akan berangkat dari Surabaya menuju Semarang Tawang.

- Saat itu yang menjadi masinis adalah Didik Mardiono, sebelum berangkat masinis telah melakukan percobaan pengereman baik statis maupun dinamis dengan hasil baik.
- Terdakwa II tidak mengetahui adanya pemberitahuan perpindahan persilangan kereta api Rajawali dan kereta api AntaBoga di Stasiun Kapas, setelah memasuki stasiun Sumberrejo dan menjelang masuk stasiun Kapas terdakwa II melihat sinyal muka dengan aspek padam, sementara sinyal masuk jarak 100 meter baru terlihat karena tertutup ranting-ranting pohon juga silau dan kedudukan sinyal masuk tidak aman.
- Kecepatan kereta api Rajawali saat masuk stasiun Kapas \pm 50 Km/jam sampai dengan 60 Km/jam.
- Setelah melewati sinyal masuk terdakwa II tidak mengetahui kereta api Rajawali akan masuk spoor berapa dan pada saat itu terdakwa II melihat ada gerbong terakhir kereta api AntaBoga berada pada spoor lurus/jalur 2.
- Setelah melihat ada kereta api AntaBoga pada jalur lurus terdakwa II lalu membunyikan klakson atau suling berulang-ulang atau sebagai tanda bahaya.
- Terdakwa II melihat ada orang yang memberi aba-aba tanda bahaya diperon.

Dalam hal keterangan para terdakwa yang telah disebutkan diatas ada satu Saksi Adhe Charge yang memberi keterangan ke Majelis Hakim sebagai berikut:

1. IBNU UTOMO (Saksi Adhe Charge)

- Saksi adalah karyawan PT KAI dan menjadi masinis sejak tahun 1973 sampai dengan sekarang.
- Saat kejadian saksi berada di kereta api Rajawali sebagai penumpang biasa. Saat sebelum tabrakan saksi merasakan ada pengereman yang dilakukan oleh masinis kereta api Rawajawali sebanyak 2 (dua) kali, kemudian terjadi tabrakan dan saksi terjatuh dari kursi tempat duduk saksi.
- Pengereman kereta api tidak bisa secara mendadak harus bertahap.
- Sinyal memasuki stasiun Kapas tidak jelas karena rel menikung.
- Peralatan persinyalan di stasiun Kapas adalah masih peninggalan belanda.
- Jika sinyal meragukan masinis harus mengurangi kecepatan.
- Saat menjalankan kereta api masinis hanya tunduk pada pengendali pusat.
- Pedoman menjalankan kereta api dengan buku T.100.
- Mengerem dengan membalik arah kereta tidak boleh dilakukan masinis.

Atas keterangan saksi Adhe Charge tersebut para terdakwa menyatakan benar kecuali pengereman dengan membalik arah, hal ini boleh dilakukan dalam keadaan darurat saja. Majelis Hakim telah pula melakukan pemeriksaan setempat di tempat kejadian yaitu di Stasiun Kapas dan benar kondisinya menikung dan tepat dari arah depan sinar matahari pada jam kejadian berada dihadapan kereta atau masinis.

C. TUNTUTAN JAKSA PENUNTUT UMUM DAN KEPUTUSAN MAJELIS HAKIM.

1. TUNTUTAN JAKSA PENUNTUT UMUM.

Jaksa Penuntut Umum mengajukan tuntutan pidananya tertanggal pada 17 Juni 2010 yang pada pokoknya sebagai berikut:

1. Menyatakan terdakwa 1 Didik Mardiyono dan terdakwa 2 Bayu Tripujo Asmoro, terbukti sah dan meyakinkan bersalah “selaku awak sarana perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api tidak mematuhi perintah petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA), sinyal atau tanda sehingga mengakibatkan kecelakaan kereta api yang mengakibatkan matinya orang” sebagaimana yang diatur Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian.
2. Menjatuhkan pidana terhadap para terdakwa Didik Mardiyono dan Tripujo Asmoro dengan pidana masing-masing selama 3 tahun 6 bulan.
3. Menetapkan barang bukti berupa :
 - Satu serpihan dari bagian pecahan dinding atas pintu masuk ruang penumpang kereta api Rajawali.
 - Satu buah bagian dari pecahan dinding samping gerbong kereta api barang antaboga. Dirampas dan dimusnakan.
4. Membebaskan biaya perkara kepada para terdakwa masing-masing sebesar Rp. 5000,- (lima ribu rupiah).

Atas tuntutan pidana tersebut Para Terdakwa ataupun Penasehat Hukumnya telah mengajukan pembelaan atau pledoi yang pada dasar pokoknya sebagai berikut:

1. Menyatakan surat dakwaan Jaksa Penuntut Umum batal demi hukum.
2. Menyatakan Para Terdakwa tidak dapat dipidana dengan surat dakwaan yang batal tersebut.
3. Memulihkan hak terdakwa dalam kemampuan, kedudukan dan harkat serta martabatnya.
4. Membebaskan biaya perkara kepada Negara.

Atau:

1. Menyatakan bahwa perbuatan yang di dakwakan kepada terdakwa bukan merupakan perbuatan pidana.
2. Menyatakan tuntutan saudara Jaksa tidak dapat diterima.
3. Memulihkan hak terdakwa dalam kemampuan, kedudukan dan harkat martabatnya.
4. Membebaskan biaya perkara kepada Negara.

Para terdakwa secara khusus juga telah mengajukan pembelaan yang pada pokoknya diberikan hukuman dengan pertimbangan yang seadil-adilnya. Atas pledoi atau pembelaan yang diajukan Penasehat Hukum Para Terdakwa dan pembelaan terdakwa sendiri, Jaksa Penuntut Umum memberikan tanggapan pada pokoknya sebagai berikut.

1. Menolak nota pembelaan yang diajukan oleh Team Penasehat Hukum Terdakwa Didik Mardiyono, dkk.
2. Menerima seluruh uraian surat tuntutan Jaksa Penuntut Umum No. Reg. Perk. PDM-109/BOJON/EP/04/2010 tanggal 24 Juni 2010 dan tanggapan Jaksa Penuntut Umum atas Pembelaan team Penasehat Hukum tanggal 15 Juli 2010.
3. Tetap menyatakan bahwa para terdakwa Didik Mardiyono dan Bayu Tripujo Asmoro, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah.

Selaku awak sarana perkeretapian yang mengoperasikan kereta api tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal atau tanda sehingga mengakibatkan matinya orang, sebagai mana yang diatur dan diancam pidana dalam pasal 206 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian. Sesuai Amar Tuntutan Pidana.

2. KEPUTUSAN MAJELIS HAKIM

Setelah pemeriksaan selesai selanjutnya Majelis Hakim bermusyawarah untuk mengambil keputusan. Para terdakwa diajukan dalam persidangan dengan dakwaan tunggal melanggar pasal 206 ayat (3) Undang-Undang RI No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian yang unsurnya sebagai berikut.

1. Unsur awak sarana perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api.

Dimaksud awak sarana perkeretaapian sesuai dengan pasal 1 ayat (15) adalah orang yang ditugaskan didalam kereta api oleh penyelenggara sarana

perkeretaapian selama perjalanan kereta api. Awak kereta api dalam penjelasan pasal 206 ayat (1) adalah masinis dan asisten masinis.

Berdasarkan fakta hukum dalam persidangan dan berdasarkan keterangan saksi-saksi, keterangan ahli, keterangan terdakwa dan petunjuk serta adanya barang bukti:

- Para terdakwa Didik Mardiyono dan Bayu Tripujo Asmoro berdasarkan laporan harian masinis (surat perintah tugas) tanggal 23 Januari 2009. Terdakwa Didik Mardiyono ditugaskan menjadi masinis dan terdakwa Bayu Tripujo Asamoro ditugaskan menjadi asisten masinis, untuk menjalankan atau mengoperasikan kereta api 49 (KA Rajawali) dari Surabaya Pasar Turi sampai Stasiun Semarang. Merupakan subyek hukum yang mampu bertanggung jawab dan dapat dipertanggungjawabkan pidana.

Dari uraian tersebut dapat diketahui sebagai subyek hukum yang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana, demikian unsur ini telah terpenuhi.

2. Unsur tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api sinyal atau tanda.

Yang dimaksud dengan sinyal adalah alat atau perangkat yang digunakan untuk menyampaikan perintah bagi pengaturan perjalanan kereta api dengan peragaan dan atau warna. Penjelasan terdapat pada pasal 60 ayat (2) Undang-

Undang No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian huruf a. Perangkat sinyal terdiri atas peralatan luar ruangan (outdoor) dan peralatan dalam ruangan (indoor).

Yang dimaksud tanda isyarat yang berfungsi untuk memberi peringatan atau petunjuk kepada petugas yang mengendalikan pergerakan sarana kereta api. Penjelasan terdapat pada pasal 60 ayat (2) Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian huruf b. Persinyalan berfungsi sebagai petunjuk dan pengendali (pasal 60 ayat 1). Awak kereta api wajib mematuhi perintah atau larangan yaitu: petugas pengatur perjalanan kereta api sinyal, atau tandal pasal 122 ayat (3) Undang-Undang No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian.

Sesuai aturan bahwa sinyal menunjukkan aspek warna merah mengindikasikan tidak aman, masinis harus menghentikan kereta apinya dimuka sinyal beraspek merah. Sinyal menunjukkan aspek warna kuning mengindikasikan hati-hati, masinis kereta api harus mengurangi kecepatan untuk mempersiapkan kereta apinya berhenti dimuka sinyal utama berikutnya. Kemudian sinyal beraspek warna hijau mengindikasikan aman, masinis boleh menjalankan kereta apinya sesuai dengan kecepatan yang diijinkan dilintas yang bersangkutan.

Apabila masinis terdapat sinyal muka padam maka masinis menjalankan kereta apinya dengan hati-hati dan menganggap bahwa sinyal tersebut beraspek kuning dan siap-siap untuk memberhentikan kereta apinya didepan sinyal masuk yang beraspek tidak aman. Kemudian apabila masinis mendapat sinyal masuk tidak tegas atau tertutup pohon atau silau oleh sinar matahari harus mengambil prinsip terberat yaitu menganggap sinyal masuk beraspek tidak aman lalu

mengurangi kecepatan dan menghentikan kereta api sebelum sinyal masuk tersebut. Para terdakwa selaku awak sarana pekeretaapian menjalankan KA 49 (KA Rajawali) tidak mematuhi sinyal sebagai petunjuk atau tanda.

3. Unsur mengakibatkan kecelakaan kereta api.

Berdasarkan fakta hukum dipersidangan baik keterangan saksi-saksi keterangan ahli-ahli dan keterangan para terdakwa, petunjuk dan adanya barang bukti:

- Selaku awak kereta api Rajawali para terdakwa Didik Mardiyono sebagai masinis dan Bayu Tripujo Asmoro sebagai asisten masinis telah menjalankan KA 49 (KA Rajawali) dari Stasiun Surabaya Pasar Turi pada hari Jum'at tanggal 23 Januari 2009 pukul 15.40 wib karena tidak mematuhi sinyal masuk stasiun Kapas telah mengakibatkan kecelakaan kereta api yaitu menabrak KA Barang 1002 yang sudah masuk di Stasiun Kapas terlebih dahulu dan berhenti di spoor 1 di Stasiun Kapas Bojonegoro. Dengan demikian unsur telah dipenuhi.

4. Unsur mengakibatkan matinya orang.

Fakta hukum dipersidangan yaitu keterangan saksi-saksi keterangan para terdakwa dan bukti surat yaitu adanya visum et repertum bahwa akibat tabrakan KA Rajawali yang diawaki oleh Didik Mardiyono sebagai masinis dan Bayu Tripujo Asmoro sebagai asisten masinis dan menyebabkan matinya 2 orang masinis dan asisten masinis kereta api barang atau AntaBoga.

Oleh karena semua unsur pasal 206 ayat 3 UU RI No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, telah terbukti secara sah dan meyakinkan maka majelis hakim berpendapat bahwa para terdakwa telah terbukti secara penuntut umum. Oleh karena para terdakwa dinyatakan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana dakwaan Jaksa Penuntut Umum maka para terdakwa haruslah dihukum.

Mengenai hukuman yang akan dijatuhkan kepada para terdakwa haruslah mempertimbangkan tentang kondisi atau kesalahan yang ada diluar dari diri para terdakwa misalnya sarana perkeretaapian yang masih minim system persinyalan yang masih menggunakan peralatan kuno peninggalan belanda. Alat komunikasi antara Pusat Kendali di Surabaya dan masinis atau asisten masinis yang masih manual dan system pengaturan persilangan yang kurang jelas.

Selama persidangan tidak ditemukan alasan pemaaf atau alasan pembenar yang dapat menghapuskan sifat melawan hukum perbuatan para terdakwa. Berdasarkan ketentuan pasal 222 ayat (1) KUHAP oleh karena para terdakwa telah dinyatakan bersalah dan haruslah dihukum maka terdakwa harus pula dihukum untuk membayar biaya perkara.

Mengenai barang bukti yang diajukan dalam perkara ini dinyatakan dirampas untuk dimusnakan. Sebelum menjatuhkan hukuman kepada para terdakwa perlu terlebih dahulu dipertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan hal-hal yang meringankan sehingga hukuman yang dijatuhkan dapat mendekati rasa keadilan.

Hal-hal yang memberatkan:

1. Perbuatan para terdakwa menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap perusahaan kereta api indonesia.
2. Akibat kealalaian para terdakwa mengakibatkan matinya orang.

Hal-hal yang meringankan:

1. Para terdakwa belum pernah dihukum.
2. Para terdakwa mengaku dan terus terang perbuatannya sehingga mempelancar jalannya persidangan.
3. Para terdakwa sopan dalam persidangan.
4. Para terdakwa memiliki tanggungan keluarga.

Peraturan perundangan-perundangan yang bersangkutan khususnya pasal 206 ayat (3) Undang-Undang RI No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian. Keputusan Mjelis Hakim **MENGADILI** para terdakwa Didik Mardiyono dan Bayu Tripujo Asmoro, selaku awak prasana perkeretaapian yang mengopersikan kereta api tidak mematuhi perintah Petugas Pengatur Perjalanan kereta api, sinyal atau tanda sehingga mengakibatkan kecelakaan kereta api. Menjatuhkan pidana terhadap Para Terdakwa tersebut oleh karena itu pidana penjara masing-masing 1 tahun. Memerintahkan barang bukti 1 serpihan bagian pecahan dinding atas pintu masuk ruang penumpang kereta api Rajawali, 1 buah bagian dari pecahan dinding samping gerbong kereta api barang AntaBoga, dirampas untuk dimusnakan. Membebani Para Terdakwa untuk membayar biaya perkara ini sebesar Rp. 5000,- (lima ribu rupiah).

Demikian hasil putusan dimusyawarakan pada hari : Selasa, tanggal 3 Agustus 2010 dan diputus diucapkan dalam persidangan yang terbuka untuk umum pada hari: Senin, tanggal 9 Agustus 2010 oleh: Pudji Widodo, S.H. sebagai Ketua Majelis, dengan Setyo Yoga Siwanto, S.H. dan Ahmad Yani, S.H. M.H. masing-masing sebagai hakim anggota, dibantu oleh Rita Ariana, S.H. sebagai panitera pengganti dan dihadiri oleh Sateno, S.H. sebagai Jaksa Penuntut Umum dan Para Terdakwa serta didampingi Penasehat Hukumnya.

**D. PENERAPAN PROSEDUR SANKSI PIDANA UU No. 27 TAHUN 2007
TENTANG PERKERETAAPIAN DAN KUHP DALAM KASUS
KECELAKAAN ANTAR KERETA API.**

Sebelum membahas mengenai penerapan sanksi pidana terhadap Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian dan KUHP dalam kasus kecelakaan antar kereta api, penulis memaparkan beberapa pasal yang terdapat di Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian yang ditujukan kepada awak sarana perkeretaapian, diantaranya tercantum dalam:³²

1. Pasal 106 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian yang berbunyi: “Setiap badan hukum atau lembaga pengujian sarana perkeretaapian wajib melakukan pengujian sarana perkeretaapian yang memiliki sertifikat keahlian sarana perkeretaapian dan menggunakan peralatan pengujian prasarana perkeretaapian yang sesuai dengan tata cara pengujian sarana perkeretaapian yang ditetapkan”.

³² Lihat Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

2. Pasal 116 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian yang berbunyi: “Pengoperasian sarana perkeretaapian wajib dilakukan oleh awak yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi kecakapan yang dibuktikan dengan sertifikat kecakapan”.
3. Pasal 121 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian yang berbunyi: “Pengoperasian kereta api yang dimulai dari stasiun keberangkatan, bersilang, bersusulan, dan berhenti distasiun tujuan diatur berdasarkan grafik perjalanan kereta api”.
4. Pasal 122 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian yang berbunyi: “Sarana perkeretaapian hanya dapat dioperasikan oleh awak kereta api yang mendapat tugas dari penyelenggara sarana perkeretaapian”.

Selain pasal yang telah penulis sebutkan, ada pasal di Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007, dalam pasal 60 ayat (2) tentang peralatan persinyalan yang berfungsi sebagai petunjuk dan pengendali pasal 60 ayat (1). Awak kereta api wajib mematuhi perintah atau larangan yaitu: petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal, atau tanda pasal 122 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian. Sesuai dengan aturan bahwa sinyal menunjukkan aspek warna merah mengindikasikan tidak aman, masinis harus menghentikan kereta apinya dimuka sinyal beraspek merah. Sinyal menunjukkan aspek kuning mengindikasikan hati-hati masinis kereta harus mengurangi kecepatan untuk mempersiapkan kereta apinya berhenti dimuka sinyal utama berikutnya. Kemudian sinyal menunjukkan aspek warna hijau mengindikasikan aman,

masinis boleh menjalankan kereta apinya sesuai dengan kecepatan yang diizinkan dilintas bersangkutan.

Apabila masinis mendapat sinyal muka padam maka masinis menjalankan kereta apinya dengan hati-hati dan menganggap bahwa sinyal tersebut beraspek kuning dan siap-siap untuk memberhentikan kereta apinya didepan sinyal masuk yang beraspek tidak aman dan apabila masinis mendapat sinyal masuk tidak tegas atau tertutup pohon atau silau oleh sinar matahari masinis harus mengambil prinsip terberat yaitu menganggap sinyal masuk dimaksud beraspek tidak aman lalu mengurangi kecepatan dan menghentikan kereta api sebelum sinyal masuk tersebut.

Keputusan Majelis Hakim dalam putusan Nomor: 167/Pid.B/2010/PN. Bjn para terdakwa dengan semua unsur yang dipersidangkan dihadapan Majelis Hakim tercantum pasal 206 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian. Sebab dalam pasal tersebut terdapat unsur mengakibatkan matinya orang.

Mengenai hukuman yang dijatuhkan kepada para terdakwa haruslah mempertimbangkan tentang kondisi atau kesalahan yang ada diluar dari diri para terdakwa misalnya sarana perkeretaapian yang masih minim misalnya sistem persinyalan yang masih menggunakan peralatan kuno peninggalan belanda, alat komunikasi antara Pusat Kendali (PK) di Surabaya antar masinis atau asisten masinis yang masih manual dan sistem pengaturan persilangan yang kurang jelas.

Dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, didalamnya tidak ada ketentuan yang mengatur mengenai aturan pidana bagi korporasi, begitu pula dalam Buku I BAB I KUHP, maka ketentuan bab tersebut hanya berlaku bagi tindak pidana yang dilakukan oleh orangnya (Pasal 2,3,4,5,7 dan 8 KUHP):³³

- Pasal 2: Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia diterapkan bagi setiap orang yang melakukan sesuatu tindak pidana di Indonesia.
- Pasal 3: Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang di luar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia.

Dari pasal 2,3, dalam Buku I BAB I KUHP tidak satupun ketentuan yang mengatur mengenai berlakunya undang-undang pidana di Indonesia bagi korporasi karena KUHP yang sekarang masih menganut subjek tindak pidana berupa “orang”.

Di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) para terdakwa terjerat pasal 359 (KUHP) mengenai perbuatan yang mengakibatkan orang meninggal atau mati karena kesalahannya.

Jadi, untuk penerapan sanksi pidana Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian dan KUHP terhadap kasus kecelakaan antar kereta api Rajawali dan AntaBoga. Untuk penerapan sanksi pidana yang digunakan sanksi

³³ Lihat Buku I BAB I Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

pidana yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian, karena Undang-Undang perkeretaapian termasuk Undang-Undang khusus yang mengatur tentang kereta api. Penulis berpendapat bahwa seharusnya tidak ada sanksi pidana untuk para terdakwa, karena para terdakwa adalah korban sebab pada saat itu situasi tidak memungkinkan mulai dari lajur kereta yang berbelok tajam dan situasi saat itu matahari tepat disinyal masuk sehingga pandangan menyilaukan. Dan tidak dipungkiri juga para terdakwa kurang hati-hati dalam menjalankan tugas.

BAB IV

PENUTUP

Dalam bab terakhir ini penulis membuat kesimpulan dan saran agar kedepannya dapat digunakan atau contoh dalam sebuah karya ilmiah atau tulisan atau pembelajaran kepada masyarakat bahwa Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian adalah undang-undang khusus.

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan permasalahan yang diajukan sesuai dengan pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam memberikan pertanggungjawaban pidana para terdakwa (I) Didik Mardiyono dan terdakwa (II). Bayu Tripujo Asmoro terancam pasal 206 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian yang berbunyi awak sarana perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal, atau tanda sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 122 ayat (3) dan ayat (4), mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.
2. Dalam putusan dengan Nomor: 167/Pid.B/2010/PN.Bjn terdapat unsur mengakibatkan matinya orang yang dimana para terdakwa terancam pasal 206 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian yang berbunyi dalam hal tindak pidana sebagaimana yang

dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun. Hukuman yang akan dijatuhkan terdakwa haruslah mempertimbangkan tentang kondisi atau kesalahan yang ada diluar dari para terdakwa misalnya sarana perkeretaapian yang masih minim misalnya sistem persinyalan yang masih menggunakan peralatan kuno peninggalan belanda, alat komunikasi antara pusat kendali di Surabaya antar masinis atau asisten masinis yang masih manual dan sistem pengaturan persilangan antar kereta yang kurang jelas dan tepat.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan permasalahan yang timbul maka dapat diajukan saran yang diharapkan akan menjadi bahan pemikiran, yaitu:

1. Perlu adanya peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) di wilayah kerja pegawai kereta api dan harus adanya penyuluhan tentang Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 kepada pegawai kereta api dan masyarakat agar paham mengenai aturan yang ada didalam undang-undang tersebut.
2. Berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana PT. KAI dalam kecelakaan antar kereta api diemplasemen stasiun Kapas walaupun PT. KAI tidak bisa dipertanggungjawabkan pidana, saran saya upgrade fasilitas sarana persinyalan dan peralatan persinyalan yang lebih modern.
3. Sterilkan jalan kereta api dari ranting ataupun pohon-pohon yang membuat persinyalan tidak nampak.
4. Perbanyak jalur rel kereta api agar tidak saling silang agar tidak terjadinya keterlambatan kereta api atau mengurangi resiko dampak kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Atmasasmita, R. (1989). *Asas-Asas Perbandingan Hukum Pidana*. Jakarta: Cetakan Pertama, Yayasan LBH.
- Hamzah, A. (1985). *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia, dari Retribusi ke Reformasi*. Jakarta: Pradnya Paramitha.
- Hiariej, E. O. (2014). *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Laminating, P. (t.thn.). *Hukum Penintesia Indonesia*. Bandung: Amico.
- Marpaung, L. (2005). *Asas Teori Praktik Hukum Pidana, Cet. Kedua*. Jakarta: Grafika.
- Moeljatno. (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Priyatno, M. (2010). *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Kencana.
- Prodjohamadjojo, M. (1997). *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Saleh, R. (1983). *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Aksara Baru.
- Sholehuddin, M. (2003). *Sistem Sanksi Dalam Hukum Pidana Ide Dasar Double Track System & Implementasinya*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sjahdeini, R. S. (2006). *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Grafity Pers.
- Sudarto. (1990). *Hukum Pidana I*. Semarang: Yayasan Sudarto.
- Amrani dan Ali, H. (2015). *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Atmasamsita, R. (1992). *Strategi Pembinaan Hukum*. Jakarta: Alumni FH-UI.
- Atmasasmita, R. (1989). *Asas-Asas Perbandingan Hukum Pidana*. Jakarta: Cetakan Pertama Yayasan LBH.

LAIN-LAIN:

1. https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_apl, diakses pada tanggal 20 Oktober 2019 jam 23.00.
2. http://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/Media%20Release%20KNKT%202016/Media%20Release%202016%20-%20IK%20KA%2020161130.pdf, diakses pada tanggal 22 Oktober 2019 jam 11.29.
3. <https://www.inka.co.id/product/view/15> diakses 25 Oktobe 2019 jam 13.00.
4. UU.Nomor 22 Tahun 2007 Perkeretaapian, lihat Pasal 120 tentang tata cara lalu lintas kereta api.
5. UU. Nomor 22 Tahun 2007 Perkeretaapian, lihat pasal 187 tentang ketentuan pidana.
6. Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian.
7. <https://kai.id/> diakses pada tanggal 29 November 2019 Pukul 19.00 WIB.
8. Lihat Buku I BAB I Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).