

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi perkeretaapian merupakan salah satu transportasi massal yang memiliki peranan strategis dalam kehidupan masyarakat modern. Keberadaan kereta api tidak hanya berfungsi sebagai alat angkut penumpang dan barang, tetapi juga menjadi sarana pendukung pembangunan nasional, pertumbuhan ekonomi, serta pemerataan mobilitas Masyarakat di berbagai wilayah Indonesia.¹ Dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya, kereta api dinilai lebih efisien karena mampu mengangkut penumpang dalam jumlah besar dengan waktu yang relatif cepat, biaya yang terjangkau, serta tingkat ketepatan waktu yang lebih baik. Selain itu, transportasi perkeretaapian juga berperan penting dalam mengurangi kemacetan lalu lintas di jalan raya dan menekan tingkat polusi akibat penggunaan kendaraan bermotor secara berlebihan.² Oleh sebab itu, sektor perkeretaapian menjadi salah satu bagian penting dalam sistem transportasi nasional yang harus diselenggarakan secara aman, tertib, dan berkelanjutan.

Permasalahan kecelakaan di perlintasan rel kereta api tanpa palang pintu merupakan salah satu persoalan serius dalam sistem transportasi nasional Indonesia. Kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang tidak hanya disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, tetapi juga dapat dipengaruhi oleh

¹ D.A.K. Putri, M.R. Khalfani, dan M.R. Radinka, "Transformasi Infrastruktur Transportasi untuk Meningkatkan Konektivitas dan Pertumbuhan Ekonomi yang Berkelanjutan di Indonesia", *International Performance and Science Journal*, Vol. 3, No. 2, 2025, hlm. 45.

² A. Maghfuri dan A.D. Pamungkas, "Optimalisasi Moda Transportasi Umum Guna Meningkatkan Konektivitas Wilayah dan Mewujudkan Kesejahteraan Masyarakat di Kabupaten Cilacap," *Jurnal Inovasi Daerah*, Vol. 5, No. 1, 2025, hlm. 29.

kurang optimalnya sistem keselamatan yang disediakan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian. Dalam praktiknya, masih banyak perlintasan kereta api yang tidak dilengkapi palang pintu, lampu peringatan, rambu keselamatan, maupun petugas penjaga, sehingga meningkatkan risiko terjadinya tabrakan antara kereta api dengan kendaraan bermotor ataupun pejalan kaki. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa aspek keselamatan pada perlintasan rel kereta api masih belum sepenuhnya terlaksana secara maksimal.³ Dalam konteks hukum konstitusi Indonesia, perlindungan terhadap keselamatan dan rasa aman masyarakat telah dijamin dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, khususnya pada Pasal 28 dan Pasal 28G ayat (1).⁴

Pasal 28 Undang-Undang Dasar 1945 pada dasarnya mengandung pengakuan terhadap hak-hak dasar warga negara, sedangkan Pasal 28G ayat (1) menegaskan bahwa setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi dan berhak memperoleh rasa aman dari ancaman yang membahayakan keselamatan jiwa. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa negara memiliki kewajiban konstitusional untuk memberikan perlindungan terhadap masyarakat, termasuk dalam penggunaan fasilitas transportasi umum seperti perkeretaapian. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menekankan asas keselamatan, keamanan, dan pelayanan prima. Namun demikian, fakta empiris menunjukkan bahwa perlintasan sebidang masih menjadi titik rawan kecelakaan di Indonesia. Kemenhub mencatat bahwa

³ N.L. Salsabila, *Implementasi Pasal 2 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Penutupan Perlintasan Sebidang*, Skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2025, hlm. 22.

⁴ Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 28 dan Pasal 28G ayat (1).

dari lebih dari 5.800 perlintasan sebidang di Indonesia, hanya sekitar 2.200 yang dijaga resmi, sementara sisanya merupakan perlintasan liar atau dijaga masyarakat secara swadaya.⁵ Melihat kondisi tersebut, pemerintah melalui Program Keselamatan Nasional 2024 menargetkan penutupan 500 perlintasan liar dan pembangunan *flyover* serta *underpass* di titik-titik rawan kecelakaan.⁶

Penyelenggaraan keselamatan perlintasan sebidang kereta api di Indonesia secara normatif berada dalam kerangka tanggung jawab tiga aktor utama, yaitu Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian (PT Kereta Api Indonesia). Ketiga aktor ini memiliki mandat hukum sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), khususnya Pasal 114 dan 130, serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pada Pasal 91–93.⁷ Pemerintah Pusat, melalui Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA), memiliki fungsi pembinaan, pengaturan, serta pengawasan keselamatan. Pemerintah Daerah berperan dalam penyediaan infrastruktur jalan dan pengamanan perlintasan sesuai dengan fungsi jalan yang dikelolanya. Sedangkan PT KAI berkewajiban menjaga operasional prasarana dan memastikan keselamatan perjalanan kereta api.

Secara normatif telah diatur dengan jelas, Namun praktik di lapangan masih menunjukkan adanya tumpang tindih kewenangan dan lemahnya koordinasi

⁵ AntaraNews, (2023, 7 September), *Kemenhub: Lebih dari 70 Persen Kecelakaan KA di Perlintasan*.<https://www.antaranews.com/berita/3116701/kemenhub-kecelakaan-lebih-tinggi-di-perlintasan-ka-tanpa-penjagaan>

⁶ CNN Indonesia, (2023, Oktober). *Kemenhub Akan Tutup 500 Perlintasan Liar Tahun ini*

⁷ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

antar lembaga. Hasil Evaluasi Keselamatan Perlindungan Sebidang Tahun 2023 yang diterbitkan oleh Direktorat Keselamatan DJKA Kemenhub mencatat bahwa masih terdapat 3.693 perlindungan tidak sebidang dan 2.633 perlindungan sebidang resmi, sementara lebih dari 2.200 perlindungan liar belum memiliki izin operasi maupun fasilitas keselamatan standar.⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan pada Perlindungan Sebidang antara Jalur Kereta Api dan Jalan telah menetapkan standar teknis yang seharusnya menjadi acuan seluruh pihak terkait. Regulasi tersebut mengatur bahwa setiap perlindungan sebidang wajib dilengkapi dengan palang pintu, rambu peringatan, sinyal suara, dan petugas penjaga pada lokasi yang memiliki intensitas lalu lintas tinggi.⁹ Tujuannya ialah untuk meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan jalan dan kereta api. Namun demikian, hasil evaluasi Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa hingga tahun 2022 masih terdapat lebih dari 3.600 perlindungan sebidang tanpa izin resmi, serta sekitar 1.200 perlindungan yang belum memenuhi standar keselamatan sebagaimana diatur dalam Permenhub tersebut.¹⁰

Fakta di lapangan juga menunjukkan bahwa sebagian besar kecelakaan kereta api di Indonesia masih terjadi di perlindungan sebidang. Data Komite

⁸ Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan RI. (2023). *Laporan Evaluasi Keselamatan Perlindungan Sebidang Tahun 2023* <https://djka.dephub.go.id/uploads/files/evaluasi-keselamatan-2023.pdf>

⁹ PT Kereta Api Indonesia (Persero). (2024). *Laporan Tahunan Keselamatan dan Kinerja Operasional 2024*. Bandung: Divisi Keselamatan KAI. <https://kai.id/investor/laporan-tahunan-2024>

¹⁰ Kementerian Perhubungan RI. (2022). *Laporan Kinerja Direktorat Keselamatan Perkeretaapian Tahun 2022*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perkeretaapian

Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam Laporan Tahunan Transportasi 2024 menunjukkan bahwa sekitar 68% kecelakaan kereta api terjadi akibat pelanggaran pengguna jalan di perlintasan yang tidak dijaga atau tidak dilengkapi rambu keselamatan memadai.¹¹ Pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan perkeretaapian di Indonesia menjadi semakin kompleks karena Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tidak mengatur secara eksplisit mekanisme pertanggungjawaban pidana korporasi. Ketentuan yang ada hanya menekankan tanggung jawab administratif dan perdata, tanpa memberikan dasar hukum yang kuat bagi pemidanaan korporasi dalam konteks kecelakaan transportasi. Kondisi ini menyebabkan aparat penegak hukum sering menggunakan ketentuan umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), khususnya melalui Pasal 103 KUHP, yang memberikan kewenangan kepada hakim untuk menerapkan aturan pidana umum apabila peraturan khusus (*lex specialis*) tidak mengatur secara tegas.¹²

Hakim biasanya menggunakan Pasal 359 KUHP mengenai kelalaian yang mengakibatkan kematian atau Pasal 360 KUHP mengenai kelalaian yang menyebabkan luka-luka.¹³ Tetapi dalam KUHP baru (UU 1/2023) yang mulai berlaku 2026 pada pasal 474 ayat (3) yang juga mengatur kealpaan yang mengakibatkan kematian, meskipun dengan beberapa perbedaan teknis dalam redaksi dan ancaman hukumannya. Pola ini tampak dalam beberapa kasus

¹¹ Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). (2024). *Laporan Tahunan Keselamatan Transportasi 2024*. <https://knkt.go.id>

¹² Republik Indonesia. (2023). *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) – Versi Terbaru Pasca Revisi 2023*. Jakarta: Kementerian Hukum dan HAM RI.

¹³ Republik Indonesia. (2007). *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65.

kecelakaan kereta api besar, di mana pertanggungjawaban pidana lebih diarahkan kepada individu (masinis, petugas, atau pegawai teknis), bukan kepada korporasi atau penyelenggara prasarana. Akibatnya, terdapat kesenjangan hukum (*legal vacuum*) dalam hal penegakan tanggung jawab pidana terhadap badan hukum seperti PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai entitas penyelenggara prasarana. Lemahnya norma pidana korporasi dalam UU Perkeretaapian menciptakan asimetri antara tanggung jawab individu dan korporasi.¹⁴ Berdasarkan analisis terhadap sejumlah putusan pengadilan, para peneliti menemukan bahwa pengadilan lebih sering menjerat individu menggunakan pasal kelalaian umum, sementara korporasi terbebas dari pertanggungjawaban pidana karena tidak ada norma yang secara tegas mengaturnya dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007.

Kewajiban penyelenggara prasarana untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api telah ditegaskan secara normatif dalam Pasal 87 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Ketentuan ini memberikan mandat hukum yang bersifat imperatif bagi penyelenggara prasarana dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk memastikan seluruh aspek keselamatan infrastruktur dan operasional berjalan sesuai standar. Lebih lanjut, Pasal 122 ayat (3) mengatur kewajiban petugas perkeretaapian untuk mematuhi seluruh sinyal dan sistem keselamatan yang berlaku, menandakan adanya pendekatan berbasis *safety compliance* dalam manajemen transportasi perkeretaapian nasional.¹⁵

¹⁴ Setiyono, J., & Susanti, A. (2022). *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kasus Kecelakaan Transportasi Publik di Indonesia*. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*,

¹⁵ Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Pasal 87 dan 122 ayat (3).

Namun, persoalan muncul ketika di lapangan masih terdapat banyak perlintasan sebidang tanpa palang pintu atau sistem pengamanan aktif. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA) Kementerian Perhubungan per tahun 2024, tercatat terdapat lebih dari 4.800 perlintasan sebidang, dan sekitar 52% di antaranya tidak dilengkapi dengan palang pintu atau penjaga resmi, yang berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan lalu lintas dan kereta api.

Ketidakhadiran fasilitas keselamatan ini menimbulkan persoalan normatif mengenai pertanggungjawaban hukum apakah ketiadaan palang pintu tersebut dapat dianggap sebagai bentuk kelalaian (*negligence*) dari penyelenggara prasarana (PT KAI), atau justru merupakan tanggung jawab pemerintah daerah sebagai pengelola jalan umum. Dalam praktiknya, *overlapping authority* ini sering menjadi sumber konflik antarinstansi, karena baik Undang-Undang Perkeretaapian maupun baik Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tidak secara eksplisit mengatur batas kewenangan pengelolaan keselamatan perlintasan sebidang.¹⁶ Permasalahan hukum mengenai kecelakaan di perlintasan sebidang tanpa palang pintu merupakan isu klasik yang terus menimbulkan perdebatan normatif dan praktis dalam sistem hukum transportasi Indonesia. Kasus sebagaimana tercermin dalam Putusan Nomor 2386/Pid.Sus/2024/PT Mdn menjadi gambaran konkret bagaimana tanggung jawab hukum sering kali hanya dibebankan kepada pengemudi kendaraan bermotor, tanpa memperhatikan kemungkinan adanya kelalaian dari penyelenggara prasarana perkeretaapian atau pemerintah daerah

¹⁶ Sudarto. (2018). *Hukum Pidana Administrasi dan Kebijakan Hukum Pidana di Indonesia*. Yogyakarta

yang seharusnya menyediakan fasilitas keselamatan di lokasi tersebut. Dalam perkara itu, majelis hakim memutuskan bahwa pengemudi bersalah karena lalai tidak berhenti saat melintasi rel, sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan fatal.

Namun, tidak satu pun pertimbangan hukum dalam putusan tersebut yang membahas kemungkinan adanya tanggung jawab penyelenggara prasarana akibat tidak tersedianya palang pintu atau alat pengaman lain di perlintasan tersebut. Secara faktual, lokasi kejadian berada pada perlintasan sebidang tanpa palang pintu dan tanpa penjaga resmi, meskipun jalur tersebut merupakan bagian dari prasarana yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero).¹⁷ Namun, dalam pertimbangan hukumnya, pengadilan tidak menyinggung sama sekali potensi tanggung jawab penyelenggara prasarana, baik dalam konteks kelalaian korporasi (*corporate negligence*) maupun dalam ranah administratif keselamatan transportasi. Fokus pertanggungjawaban hanya diarahkan pada pengemudi, tanpa mempertimbangkan kemungkinan adanya kontribusi kelalaian dari pihak penyelenggara prasarana. Kondisi ini memunculkan pertanyaan yuridis yang krusial, apakah penyelenggara prasarana dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila kelalaiannya berupa ketiadaan fasilitas keselamatan (misalnya palang pintu, sinyal peringatan, atau penjaga lintasan) turut berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan.

Transportasi kereta api di Indonesia memegang peranan vital sebagai tulang punggung mobilitas massal, dikenal karena efisiensi, kapasitas angkut yang

¹⁷ Direktorat Jenderal Perkeretaapian (DJKA). (2024). *Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2024*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI. <https://djka.dephub.go.id>

besar dan keandalannya dalam menghubungkan wilayah Namun, di tengah urgensi keselamatan ini, Indonesia masih dihadapkan pada persoalan klasik dan fatal tingginya angka kecelakaan pada perlintasan sebidang (*rail crossings*).¹⁸ Fenomena ini menjadi semakin kritis manakala kecelakaan terjadi pada perlintasan selintas yang tidak dilengkapi dengan palang pintu (*barrier*) atau penjagaan resmi. Perlintasan tanpa palang pintu ini seringkali muncul akibat inisiatif masyarakat (*illegal*) atau kurangnya koordinasi antara Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dengan Pemerintah Daerah, menjadikannya titik rawan kecelakaan yang memakan korban jiwa dan kerugian materiil.¹⁹ Kekosongan, ketidakjelasan, dan tumpang tindih norma terkait pembagian tanggung jawab antara pemerintah daerah dan penyelenggara prasarana perkeretaapian telah menciptakan ketidakpastian hukum (*legal uncertainty*).²⁰ Dalam praktiknya, pengaturan mengenai kewajiban pengelolaan dan pengamanan perlintasan rel masih belum terkoordinasi dengan baik antara pihak pemerintah daerah dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara prasarana.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, penyelenggara prasarana wajib menjamin keselamatan perjalanan kereta dan pengguna jalan di titik perlintasan. Namun, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 memberikan porsi tanggung jawab juga kepada pemerintah daerah untuk melengkapi perlintasan sebidang dengan fasilitas

¹⁸ Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). (2023). *Laporan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tahun 2023*, hlm. 11

¹⁹ Kementerian Perhubungan RI. (2021). *Pedoman Penutupan dan Penataan Perlintasan Sebidang Kereta Api*, Nomor KP 770 Tahun 2021, hlm.12

²⁰ Rahardjo, S. (2022). *Masalah Kepastian Hukum dalam Sistem Hukum Nasional*. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*

keselamatan yang memadai.²¹ Tumpang tindih ini menimbulkan ambiguitas hukum mengenai siapa yang seharusnya dimintai tanggung jawab pidana apabila terjadi kecelakaan pada lokasi tanpa palang pintu. Putusan Pengadilan Tinggi Medan Nomor 2386/Pid.Sus/2024/PT Mdn memperlihatkan kecenderungan yudisial yang hanya menitikberatkan pada kesalahan individu pengemudi tanpa mempertimbangkan aspek tanggung jawab korporasi atau penyelenggara prasarana. Dalam pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di jelaskan sebagai berikut “pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib : Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang kereta sudah mulai di tutup atau ada isyarat lain, Mendahulukan kereta api dan Memberikan hak utama kepada pengendara yang lebih dahulu melintasi rel.

Kemudian majelis hakim berpendapat telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah dan melanggar pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam pertimbangan hukumnya, pengadilan sama sekali tidak mengulas kewajiban penyelenggara untuk memastikan adanya fasilitas keselamatan di perlintasan tersebut, padahal jalur rel itu merupakan bagian dari prasarana resmi yang dikelola oleh BUMN transportasi. Fokus tunggal pada pelaku individu ini memperlihatkan keterbatasan pemahaman terhadap konsep *corporate negligence* dan implikasinya dalam konteks kecelakaan transportasi publik. Penelitian hukum normatif untuk mengkaji bentuk dan batasan pertanggungjawaban pidana yang dapat dikenakan

²¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan pada Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dan Jalan.

kepada penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kecelakaan di perlintasan tanpa palang pintu. Penelitian ini dapat menggunakan Putusan Nomor 2386/Pid.Sus/2024/PT Mdn sebagai studi kasus utama untuk menelusuri sejauh mana tanggung jawab pidana korporasi (*corporate criminal liability*) dapat diterapkan terhadap penyelenggara prasarana yang lalai dalam memenuhi kewajiban keselamatan publik.²²

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan hukum pidana dalam kewajiban penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam mengamankan perlintasan rel kereta api yang tidak berpalang?
2. Bagaimanakah bentuk pertanggungjawaban pidana dalam kewajiban penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam mengamankan perlintasan rel kereta api yang tidak berpalang?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum pidana dalam kewajiban penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam mengamankan perlintasan rel kereta api yang tidak berpalang
2. Untuk mengetahui bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana dalam kewajiban penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam mengamankan perlintasan rel kereta api yang tidak berpalang

²² Prasetyo, H. (2023). *Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Prasarana pada Kecelakaan di Perlintasan Kereta Api*. *Jurnal Hukum dan Transportasi*,

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan di atas, maka terdapat manfaat yang di harapkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu hukum pidana, khususnya mengenai konsep pertanggungjawaban pidana atas dasar kelalaian (culpa) yang dilakukan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian. Kajian ini memperluas pemahaman bahwa pertanggungjawaban pidana tidak hanya dibebankan pada pelaku individual, tetapi juga dapat dikenakan kepada penyelenggara prasarana atau korporasi atas kelalaian struktural, seperti tidak tersedianya palang pintu di perlintasan kereta api.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi aparat penegak hukum (hakim, jaksa, dan penyidik) dalam menganalisis dan memutus perkara kecelakaan di perlintasan rel kereta api yang tidak berpalang sehingga tercipta kepastian hukum. Selain itu, penelitian ini diharapkan menjadi masukan bagi penyelenggara prasarana perkeretaapian, pemerintah, dan pemerintah daerah dalam meningkatkan pengamanan perlintasan, serta meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan saat melintasi perlintasan kereta api.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi untuk membahas Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Atas

Kecelakaan Di Perlintasan Rel Kereta Api Yang Tidak Ada Palang. Penelitian ini berfokus pada aspek normatif, dengan menelaah peraturan perundang-undangan di Indonesia yang mengatur pertanggungjawaban pidana, khususnya yang pada perlintasan rel.

F. Penelitian Terdahulu

1. Ariyo Wicaksono, dengan judul “Pertanggungjawaban Pidana PT. KAI (Persero) Atas Kecelakaan yang Terjadi di Perlintasan Kereta Api Tanpa Palang Pintu Terkait dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian”.²³ Hasil penelitian mengenai bentuk tanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi di perlintasan kereta api tanpa palang pintu, PT. KAI yang dimana menitikberatkan pada peran PT. KAI dalam kecelakaan dan menilai apakah terdapat dasar hukum pidana dalam UU No. 23 Tahun 2007 untuk mempidanakan PT. KAI. Sedangkan penulis, Menitikberatkan pada kewajiban penyediaan prasarana keselamatan (palang pintu) sebagai tanggung jawab normatif penyelenggara prasarana.
2. Erik Syahputra, dengan judul “Pertanggungjawaban pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dan pengendara di pelintasan kereta api”.²⁴ Penelitian ini menunjukkan bahwa Subjek pertanggungjawaban pidana difokuskan pada pelaku langsung kecelakaan, yaitu pengendara

²³ Ariyo Wicaksono, dalam skripsinya berjudul “*Pertanggungjawaban Pidana PT. KAI (Persero) atas Kecelakaan di Perlintasan Kereta Api Tanpa Palang Pintu*”, PT. KAI tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana karena Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tidak mengatur secara eksplisit kewajiban pidana terhadap operator perkeretaapian.hlm.42 <https://digilib.uns.ac.id/dokumen/detail/47070>

²⁴ Erik Syahputra, “*Pertanggungjawaban Pidana dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas antara Kereta Api dan Pengendara di Pelintasan Kereta Api*”, Jurnal Ilmu Hukum Universitas Indonesia, vol. 28, tidak. 1 (2025), hlm. 300

kendaraan bermotor, masinis (dalam kondisi tertentu), atau individu lain yang secara langsung terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Sedangkan penulis, subjek pertanggungjawaban diarahkan pada penyelenggara prasarana perkeretaapian, yaitu instansi pemerintah atau badan hukum yang bertanggung jawab atas penyediaan dan pemeliharaan prasarana keselamatan perlintasan.

3. Abdilah Fauzi, dengan judul “Pertanggungjawaban kecelakaan kereta api tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan masalah mursalah: Studi kantor daerah operasional Surabaya”.²⁵ Penelitian ini mengkaji untuk mengetahui kesesuaian pertanggungjawaban yang dilakukan oleh pihak kereta api guna untuk memperoleh kesejahteraan dan keselamatan bersama. Sedangkan penulis berfokus pada pertanggungjawaban pidana penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kecelakaan di perlintasan rel kereta api yang tidak berpalang dengan menggunakan pendekatan hukum pidana positif Indonesia. Penelitian ini menganalisis pengaturan hukum mengenai kewajiban penyelenggara prasarana dalam menjamin keselamatan perlintasan serta mengkaji bentuk pertanggungjawaban pidana atas kelalaian melalui analisis Putusan Nomor 2386/Pid.Sus/2024/PT Mdn.
4. Andien Muarifah Primawati, Dengan judul “TanggungJawabPT.KAI (Persero) Terhadap Kecelakaan Kereta Api Pada Keselamatan

²⁵ Abdilah dan Fauzi, “*Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Masalah Mursalah: Studi Kantor Daerah Operasional Surabaya*”, Jurnal Ilmu Hukum Universitas Indonesia, vol. 27, tidak. 1 (2024), hlm. 250

penumpang”.²⁶ Penelitian ini Bertujuan untuk mengkaji transportasi Perkeretaapian Indonesia terhadap keselamatan penumpang terhadap pengguna jasa atau penumpang apabila mengalami kecelakaan akibat pengoperasian pada angkutan kereta api. Sedangkan, penulis membahas fokus secara tegas pada pertanggungjawaban pidana, Menilai kemungkinan pemidanaan penyelenggara prasarana atas kecelakaan di perlintasan tanpa palang yang bersifat represif pidana.

5. Muhamad Najib Hilal Haadii, Mochammad Ridho Nasrullah, Marshanda Btari Sukmara, Andryawan, Dengan judul, “Pertanggungjawaban Hukum atas Kecelakaan Lalu Lintas serta Tinjauan Kealpaan sebagai Faktor Penyebabnya”.²⁷ Penelitian ini mengkaji Kecelakaan lalu lintas menjadi isu signifikan yang mempengaruhi keselamatan pengguna jalan dan menimbulkan dampak hukum, baik pidana maupun perdata. Sedangkan, penulis membahas secara khusus pertanggungjawaban pidana penyelenggara prasarana perkeretaapian atas kecelakaan di perlintasan rel kereta api yang tidak berpalang. Fokus penelitian ini tidak pada kealpaan individual pengguna jalan, melainkan pada kelalaian struktural penyelenggara prasarana dalam memenuhi kewajiban hukum penyediaan fasilitas keselamatan perlintasan.

²⁶ Andien Muarifah Primawati, “*Tanggung Jawab PT.KAI (Persero) Tentang Kecelakaan Kereta Api Pada Keselamatan Penumpang*”, Jurnal Ilmu Hukum Universitas Indonesia, vol. 26, tidak.1(2023),hlm.200.<https://journalstiyappimakassar.ac.id/index.php/Eksekusi/article/view/1103>

²⁷ Muhamad Najib Hilal Haadii, Mochammad Ridho Nasrullah, Marshanda Btari Sukmara, dan Andryawan, “*Pertanggungjawaban Hukum atas Kecelakaan Lalu Lintas serta Tinjauan Kealpaan sebagai Faktor Penyebabnya*”, Jurnal Ilmu Hukum Universitas Indonesia, vol. 25, (2022), hlm. 150 <https://journal.ummat.ac.id/index.php/jihumt/article/view/2304>

6. Bahtiar, A.F, Dengan Judul, Analisis “Yuridis Tindak Pidana Kelalaian dalam Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia (Studi Putusan Hakim)”.²⁸ Penelitian ini mengkaji bertujuan untuk mengetahui cara penerapan hukum pidana materil terhadap tindak pidana kelalaian dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia dan bagaimana dalam putusan hakim terhadap tindak pidana kelalaian dalam kecelakaan lalu lintas. Sedangkan, penulis membahas Kelalaian yang dipahami sebagai kelalaian structural, kegagalan menyediakan palang pintu sebagai kewajiban hukum. Kelalaian bersifat pasif dan sistemik (*culpa in omittendo*) ada unsur melawaan hukum serta tidak adanya alasan penghapusan pidana.
7. Gojali, G. dengan judul, Analisis Yuridis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia (Studi Putusan Pengadilan Negeri).²⁹ penelitian ini mengkaji pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan lalu lintas bahwa matinya orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan dari kurang hati-hati atau lalainya terdakwa sebagai pengemudi kendaraan karena tindakan yang dilakukan melawan unsur hukum. Sedangkan, penulis membahas penelitian ini tidak terletak pada kealpaan individual pengemudi,

²⁸ A.F. Bahtiar, *Analisis Yuridis Tindak Pidana Kelalaian dalam Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia (Studi Putusan Hakim)* (Semarang: Universitas Islam Sultan Agung, 2024), hlm. 1

²⁹ G. Gojali, *Analisis Yuridis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia (Studi Putusan Pengadilan Negeri)* (Semarang: Universitas Islam Sultan Agung, 2023), hlm 2.

melainkan pada kelalaian struktural penyelenggara prasarana dalam memenuhi kewajiban hukum penyediaan fasilitas keselamatan perlintasan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

G. Kajian Pustaka

1. Pertanggungjawaban pidana

Pertanggungjawaban pidana pertama-tama merupakan keadaan yang ada pada diri pembuat ketika melakukan tindak pidana. Kemudian pertanggungjawaban pidana juga berarti menghubungkan antara keadaan pembuat tersebut dengan perbuatan dan sanksi yang sepatutnya dijatuhkan. Dengan demikian, pengkajian dilakukan dua arah:

- 1) Pertanggungjawaban pidana ditempatkan dalam konteks sebagai syarat-syarat faktual dari pembedaan, karenanya mengemban aspek preventif.³⁰
- 2) Pertanggungjawaban pidana merupakan akibat hukum dari keberadaan syarat faktual tersebut, sehingga merupakan bagian dari aspek represif hukum pidana. Pertanggungjawaban pidana berhubungan dengan keadaan yang menjadi syarat adanya pembedaan dan konsekuensi hukum atas adanya hal itu.

Menurut Abdulkadir Muhammad teori tanggung jawab dalam perbuatan melanggar hukum (*tort liability*) dibagi menjadi beberapa teori, yaitu³¹

- a. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan

³⁰ Huda Chairul, 2006, "*Dari tiada pidana tanpa kesalahan*" menuju kepada tiada pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan, Jakarta, Kencana, hlm 66

³¹ Muhammad Abdulkadir, "*Hukum Perusahaan Indonesia*," Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2010, hlm 503

dengan sengaja (*intentional tort liability*), tergugat harus sudah melakukan perbuatan sedemikian rupa sehingga merugikan penggugat atau mengetahui bahwa apa yang dilakukan tergugat akan mengakibatkan kerugian

- b. Tanggung jawab akibat perbuatan melanggar hukum yang dilakukan karena kelalaian (*negligence tort liability*), didasarkan pada konsep kesalahan (concept of fault) yang berkaitan dengan moral dan hukum yang sudah bercampur baur (*intermingled*)
- c. Tanggung jawab mutlak akibat perbuatan melanggar hukum tanpa mempersoalkan kesalahan (*strict liability*), didasarkan pada perbuatannya baik secara sengaja maupun tidak sengaja, artinya meskipun bukan kesalahannya tetap bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat perbuatannya.

Konsep pertanggungjawaban pidana dalam perkeretaapian di Indonesia berfokus pada pertanggungjawaban individu maupun korporasi (seperti PT KAI) ketika terjadi kecelakaan akibat kelalaian atau kesengajaan dalam pengelolaan dan pengawasan sarana serta prasarana perkeretaapian. Pertanggungjawaban pidana ini menuntut adanya unsur perbuatan melawan hukum, kesalahan (baik kelalaian disengaja atau tidak), serta tidak adanya alasan pembelaan yang sah. Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007 menjadi landasan hukum utama yang mengatur aspek keselamatan, pengelolaan prasarana, dan sanksi pidana terkait pelanggaran yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Ketentuan ini mengatur bahwa penyelenggara perkeretaapian wajib menjaga keselamatan dan

dapat dikenakan sanksi pidana apabila terjadi kelalaian yang menyebabkan kecelakaan.

2. Pertanggungjawaban Pidana Kelalaian

Delik kelalaian (culpa) yang menyebabkan seseorang kehilangan nyawa merupakan delik yang berhubungan dengan delik materil Hal tersebut di karenakan delik ini baru selesai apabila suatu akibat yang tidak dikehendaki itu telah terjadi dan juga peristiwa pidana dianggap ada ketika akibat dari kelalaian tersebut menyebabkan adanya atau memiliki korban yang dirugikan.³² Delik kelalaian yang menyebabkan seseorang mengalami kehilangan nyawa dalam KUHP diatur melalui Pasal 359 yang berbunyi "barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati,diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun". Oleh karena itu Memaknai pasal diatas berdasarkan unsur-unsur dari rumusan delik yang diatur oleh pasal 359 yakni :

a. Barang Siapa

Pengertian yang dimaksud dengan barang siapa untuk menentukan siapa pelaku delik sebagai objek hukum yang telah melakukan delik tersebut dan memiliki kemampuan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya. dalam hal ini maksud dari subjek hukum yang memiliki kemampuan untuk bertanggungjawab adalah didasarkan kepada keadaan dan kemampuan jiwa dari pelaku yang di dakwakan dalam melakukan suatu delik,yang menurut

³² Sesti Selvia Paruntu, Piatur Pangaribuan,Muhammad Nadzir,"Tindak Pidana Kelalaian Yang Mengakibatkan Kematian Berdasarkan Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana,11No.(1 Juli 2024) <https://jurnal.pascasarjana.uniba-bpn.ac.id/>

doktrin hukum pidana ditafsirkan dalam keadaan sadar.³³

b. Karena kesalahannya

unsur ini menjelaskan adanya kematian korban apakah merupakan akibat dari kelakuan yang tidak dikehendaki oleh terdakwa (orang yang berbuat).³⁴

Ketentuan Pasal diatas berlaku dalam konteks apapun jika kelalaian yang dilakukan secara nyata telah menghilangkan nyawa orang lain meskipun juga sudah ada aturan khusus diluar KUHP yang mengatur ancaman pidana terhadap orang yang telah melakukan kelalaian tersebut.

3. Kecelakaan Di Perlintasan Rel Tanpa Palang

Palang pintu kereta api otomatis dirancang untuk dapat mendeteksi adanya kendaraan yang melintas di bawah palang. Untuk mendeteksi adanya pengendara yang melintas di bawah palang pada perlintasan kereta api, maka palang pintu dilengkapi dengan tiga sensor ultrasonik. Teknologi pintu perlintasan kereta api terurai beberapa aktor/unsur yang satu sama lain saling berkaitan dengan 2 (dua) unsur yaitu manusia dan non manusia. Unsur manusia seperti masinis kereta api, penjaga stasiun kereta api, penjaga pintu perlintasan dan pengemudi kendaraan.³⁵ Unsur non manusia seperti rambu peringatan, bunyi sinyal, bel genta, palang pintu.³⁶

Aktor manusia dan non manusia pun saling berhubungan untuk menyampaikan pesan bahwa kereta api akan melintas. Teknologi pintu perlintasan

³³ Moeljatno (2008), *Asas-Asas Hukum Pidana*. Edisi Revisi. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 59

³⁴ Ali, M (2022), *Dasar-dasar hukum pidana*. Sinar Grafika

³⁵ Kementerian Perhubungan RI. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2018 tentang Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dan Jalan*. Jakarta: Kemenhub.

³⁶ Zahra Fuadah Nelansari, Sri Surjani Tjahjawi (2022), *Analisis Efektivitas Pesan Kampanye Peningkatan Keselamatan di Perlintasan Sebidang PT KAI Daop 2 Bandung*, jurnal Komunikasi Nusantara

kereta api bertujuan untuk menyampaikan pesan kepada pengemudi Kendaraan bermotor agar tidak menerobos ketika kereta api melintas.³⁷ Pintu perlintasan kereta api memiliki moralitas tersendiri untuk mendisiplinkan pengemudi kendaraan agar taat terhadap hal tersebut. Palang pintu perlintasan kereta tersebut hadir selayaknya “petugas” yang mengontrol, mengatur, dan mendisiplinkan moral para pengendara kendaraan bermotor. Penjaga palang pintu kereta api atau dapat disebut juga dengan penjaga jalan lintasan (PJJ) merupakan seseorang yang bertugas untuk mengamankan agar tidak ada gangguan ataupun hambatan dalam perjalanan kereta api. Dalam kecelakaan kereta api yang disebabkan dari kelalaian penjaga palang pintu perlintasan kereta api, PT KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana³⁸.

Karena seharusnya tidak ada kata lalai untuk penjaga palang pintu perlintasan kereta api, dimana setiap akan datangnya kereta api dari pihak PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api) selalu memberi informasi kepada penjaga palang pintu perlintasan kereta api bahwa kereta api akan segera melewati perlintasan tersebut baik melalui telepon atau genta. Sesuai dengan Undang-Undang No. 23 tentang Perkeretaapian perlintasan kereta api (harus) dibuat tidak sebidang, idealnya memang perlintasan sebidang dihindari, namun jelas kemampuan anggaran Pemerintah tidak akan mampu menjangkau pembangunan *fly over/under pass* untuk menggantikan perlintasan sebidang sebanyak yang dibutuhkan. Setidaknya ada 4 (empat) pihak yang punya tugas dan kewenangan untuk menangani permasalahan perlintasan sebidang yaitu Pemerintah Pusat,

³⁷ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2023–2045*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perkeretaapian

³⁸ Mahmud, "Pelanggaran Hukum Kelalaian Petugas Penjaga Palang Pintu Perlintasan Kereta Api (Studi Kasus di Daop 8 Surabaya)." *Dinamika* 26.9 (2020): 1156

Pemerintah Daerah, Kepolisian dan PT Kereta Api Indonesia (*Operator*), langkah-langkah keempat pihak ini yang perlu disinergikan. Perlintasan rel masih menjadi titik rawan penyebab kecelakaan di lintasan kereta api, perlu dukungan dari pemerintah daerah (Provinsi dan setempat) untuk menciptakan keselamatan Bersama.³⁹ Bisa dengan menutup perlintasan sebagian untuk dijadikan satu dengan perlintasan lainnya yang tidak jauh jaraknya, serta dilengkapi dengan petugas yang menjaga perlintasan tersebut ataupun dengan palang pintu otomatis atau bisa dibuat tidak sebidang yakni *flyover/underpass*. palang pintu kereta api Sejatinya bekerja untuk mendisiplinkan moral para pemakai jalan untuk mematuhi dan mengikuti aturan di perlintasan kereta api, namun tidak sedikit masih ada perilaku pemakai jalan yang mengabaikan dan menerobos palang pintu walaupun sudah tertutup Pada akhirnya, persoalan pintu perlintasan kereta api tidak cukup dipandang dari satu segi permasalahan semata tetapi meluas ke bidang lain karena menyangkut dengan berbagai peranan aktor.

4. Putusan Hakim

Putusan hakim Adalah Keputusan tertinggi dari suatu perkara yang diperiksa dan diadili oleh hakim. Hakim memberikan keputusannya mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

Keputusan berdasarkan peristiwa, bila melihat terdakwa terbukti atau tidaknya telah melakukan perbuatan yang dituduhkan terhadapnya.

Keputusan berdasarkan hukum, melihat perbuatan terdakwa terbukti atau tidaknya melakukan perbuatan yang dilakukan terdakwa itu merupakan suatu tindak pidana

³⁹ Antono, L. (2023). *Program Penanggulangan Kecelakaan Lalulintas di Perlintasan Kereta Api Sebidang di Wilayah Jawa Tengah*. Jurnal Academia Praja, Vol. 6, No. 2, hlm. 287

yang diatur undang-undang, apakah bersalah dan dapat dipidana. Keputusan berdasarkan pidana, apabila terdakwa dapat dipidana penjatuhan putusan, hakim harus berdasarkan yang telah ditetapkan dalam Undang-undang dan mempertimbangkan berbagai aspek.⁴⁰ Penjatuhan putusan, hakim tidaklah boleh menjatuhkan lebih rendah dari batas minimal dan hukumnya tidak boleh lebih tinggi dari ketentuan batas tertinggi hukuman yang telah ditentukan oleh Undang-undang, teori yang dapat dipergunakan dalam memutus putusan oleh hakim.

Hakim dalam memeriksa suatu perkara juga memerlukan adanya pembuktian dimana hasil dari pembuktian itu dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh hakim dalam memutus perkara.⁴¹ Pembuktian merupakan tahap yang paling penting dalam memeriksa persidangan. Pembuktian bertujuan untuk memperoleh kepastian bahwa suatu peristiwa/fakta yang sudah diajukan itu benar dan adil. Hakim tidak dapat menjatuhkan suatu putusan sebelum nyata bagi nya bahwa peristiwa/fakta tersebut benar-benar terjadi, yakni dapat dibuktikan kebenarannya. Perihal putusan hakim atau putusan pengadilan merupakan aspek penting dan diperlukan untuk menyelesaikan perkara pidana.⁴² Oleh karena itu, dapat lah dikonklusikan lebih jauh bahwasanya putusan hakim di satu pihak berguna bagi terdakwa memperoleh kepastian hukum (*rechtszekerheids*) tentang statusnya dan sekaligus dapat mempersiapkan langkah berikutnya terhadap putusan tersebut dalam artian berupa menerima putusan ataupun melakukan upaya hukum *verzet*,

⁴⁰ Republik Indonesia.(2023).kitab Undang-Undang hukum pidana (KUHP)-Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang KUHP baru. Lembaran Negara Indonesia Tahun 2023 Nomor 2

⁴¹ Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, Pasal 5 ayat (1).

⁴² Lilik Mulyadi, *Putusan Hakim Dalam Hukum Acara Pidana Indonesia*, PT. Citra AdityaBakti, Bandung, 2014, hal. 129.

banding atau kasasi, melakukan grasi, dan sebagainya. Sedangkan di lain pihak, apabila ditelaah melalui visi hakim yang mengadili perkara, putusan hakim merupakan mahkota sekaligus puncak pencerminan nilai-nilai keadilan, kebenaran hakiki, hak asasi manusia, penguasaan hukum atau fakta secara mapan, mumpuni dan faktual, serta visualisasi etika mentalitas, dan moralitas dari hakim yang bersangkutan.

H. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian ini adalah Yuridis Normatif (*Doctrinal Legal Research*). Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisis aturan, prinsip, atau doktrin hukum yang membahas masalah hukum, dengan tujuan mengembangkan argumen, teori, atau konsep baru untuk menyelesaikan masalah tersebut.⁴³ Penelitian ini juga disebut penelitian doktrinal, dimana hukum sering kali dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam Peraturan Perundang-Undangan (*law in books*) atau yang dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas.⁴⁴ Analisis difokuskan pada pemeriksaan peraturan perundang-undangan dan putusan pengadilan terkait pertanggungjawaban pidana Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian atas kelalaian yang menyebabkan kecelakaan di perlintasan sebidang tanpa palang. Penelitian ini menganalisis norma hukum yang relevan dan penerapan praktisnya dengan fokus khusus pada Putusan Nomor 2386/PID.SUS/2024/PT MDN yang

⁴³ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hlm 57

⁴⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2005, hlm 35

menguji unsur kesalahan (*culpa*) dan model pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada pihak yang bertanggung jawab atas prasarana perkeretaapian.

2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan dua pendekatan utama, yang pertama adalah Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*), yaitu mengkaji secara menyeluruh semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang relevan dengan isu yang sedang dibahas.⁴⁵ Pendekatan ini kemudian dipadukan dengan Pendekatan Kasus (*Case Approach*), di mana penulis meneliti dan menganalisis kasus hukum tertentu yang telah menghasilkan keputusan yang berwenang dan relevan dengan penelitian, guna menjawab permasalahan hukum yang ada.⁴⁶

3. Sifat Penelitian

Penelitian ini menggunakan sifat Deskriptif Analitis. Sifat deskriptif analitis berupaya menggambarkan secara tepat fitur fakta (norma hukum dan fakta yudisial) serta mengukur seberapa sering peristiwa tertentu terjadi dalam kerangka regulasi. Penelitian deskriptif dimaksud untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang keadaan atau gejala-gejala hukum. Analisis bertujuan untuk didasarkan pada deskripsi tersebut, dengan fakta-fakta dan norma yang terkumpul diperiksa secara menyeluruh untuk menjawab pertanyaan penelitian, dan pada akhirnya menghasilkan preskripsi hukum.

4. Sumber Bahan Hukum

Dalam penelitian ini, bahan hukum diperoleh melalui data sekunder yaitu

⁴⁵ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Pers, Mataram, 2020, hlm 56

⁴⁶ Amiruddin, Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2016, hlm. 164

data yang dikumpulkan melalui studi dokumen terhadap bahan kepustakaan yang terdiri dari:

- a. Bahan Hukum Primer. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat auctoritatif artinya mempunyai otoritas, bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan yang relevan, seperti Putusan Pengadilan Tinggi Medan Nomor 2386/PID.SUS/2024/PT MDN. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), khususnya Pasal 359 dan 360, Peraturan pelaksana yang mengatur standar kelaikan dan pengamanan prasarana perkeretaapian.⁴⁷
- b. Bahan Hukum Sekunder. Adalah bahan hukum sekunder yang terdiri dari buku-buku, karya tulis ilmiah jurnal, pendapat ahli (doktrin), kasus-kasus hukum, serta jurisprudensi yang mendukung analisis terhadap permasalahan yang diteliti.
- c. Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan bermakna terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti penjelasan perundang-undangan, kamus, ensiklopedia, hukum dan indeks majalah hukum.

5. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Metode yang digunakan untuk mengumpulkan dan menghubungkan penyajian penelitian adalah penelitian kepustakaan. Pendekatan ini melibatkan

⁴⁷ Jhony Ibrahim, *Teori Dan Penelitian Hukum Normatif*, Malang : Bayumedia Publishing, 2006, hlm.295.

pengumpulan bahan hukum melalui analisis dokumen tertulis dengan menganalisis data dan peraturan perundang-undangan yang ada di studi kepustakaan (*study research*) dilakukan dengan 2 cara yaitu: penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Pengumpulan data dalam penelitian kepustakaan merupakan proses dokumentasi, dengan mengambil majalah, dan jurnal.⁴⁸

6. Analisis Bahan Hukum

Penelitian hukum ini menggunakan pendekatan normatif dengan metode analisis kualitatif, yang bertujuan untuk menelaah norma hukum positif dan penerapannya terhadap peristiwa hukum tertentu, yaitu kecelakaan di perlintasan rel kereta api tanpa palang. Pendekatan ini berfokus pada pemeriksaan literatur dan peraturan perundang-undangan yang relevan, seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Data yang dikumpulkan dari berbagai sumber hukum dianalisis secara sistematis untuk menemukan pola, hubungan norma, dan argumentasi hukum yang dapat menjelaskan bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara prasarana perkeretaapian dapat diterapkan dalam kasus kecelakaan akibat kelalaian di perlintasan tanpa palang.⁴⁹

⁴⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2010, hlm. 33.

⁴⁹ Fernando Sakti Toding Rompas, "Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian atas Kerugian sebagai Akibat Kecelakaan," *Lex Privatum*, Vol. 9, No. 11, 2021, hlm. 45