PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

SKRIPSI

Oleh:

ERIK SYAHPUTRA

No. Mahasiswa: 13410215

PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2018

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memperoleh

Gelar Sarjana (STRATA-1) pada Fakultas Hukum

Universitas Islam Indonesia



Oleh:

Erik Syahputra

No. Mahasiswa: 13410215

PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2018

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR PRA PENDADARAN

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Skripsi untuk Diajukan

Ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/Pendadaran

Pada tanggal 07 Februari 2018

Yogyakarta, 15 Januari 2018

Dosen Pembimbing Skripsi,

Dr. Mudzakkir, S.H, M.H

NIP 19570407 198703 1 002

iii

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir / Pendadaran

Pada Tanggal 12 Februari 2018 dan Dinyatakan **LULUS**

Yogyakarta, 12 Februari 2018

Tim Penguji		Tanda Tangan
1. Ketua	: Dr. Mudzakkir, S.H., M.H.	.....
2. Anggota	: Hanafi Amrani, S.H., M.H., LL.M., Ph.D.	.....
3. Anggota	: H. Moh. Abdul Kholiq, S.H., M.Hum.	.....

Mengetahui

Universitas Islam Indonesia Yogyakarta

Fakultas Hukum

Dekan,

Dr. Aunur Rahim Faqih, S.H., M.Hum.)

NIK: 844100101

iv

ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH/TUGAS AKHIR MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Bismillahirohmannirohim

Yang bertandatangan dibawah ini, saya:

Nama : **Erik Syahputra**

No. Mahasiswa : **13410215**

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam indonesia Yogyakarta yang telah melakukan penulisan karya tulis ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi dengan Judul:

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

Karya Ilmiah ini akan saya ajukan kepada tim penguji dalam ujian pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah karya ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini adalah benar-benar Asli (Orisinil), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan "*Penjiplakan Karya Ilmiah" (Plagiat).*
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum UII dan Perpustakaan dilingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut secara wajar dan tanpa unsur komersiil.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan butir 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif, akademikm bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap kooperatif untuk hadir, menjawabm membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya, di depan 'Majelis' atau 'Tim' Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan Fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di : Yogyakarta
Pada tanggal : 22 Desember 2017
Yang membuat pernyataan



Erik Syahputra

v

CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Erik Syahputra
2. Tempat Lahir : Muara Enim, Sumatera Selatan.
3. Tanggal Lahir : 25 September 1995
4. Jenis Kelamin : Laki- Laki
5. Golongan darah : O
6. Alamat Terakhir : Jl. Golo, Gang Mawar, Umbulharjo, Yogyakarta.
7. Alamat Asal : Jl. Ciumbeng No.62, Indihiang, Tasikmalaya, Jawa barat.
8. Identitas Orang Tua/ Wali
   a. Nama Ayah : Turnadi
      Pekerjaan : Pensiunan Pegawai PT. Kereta Api Indonesia
   b. Nama Ibu : Eti Rohayati
      Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
9. Riwayat Pendidikan
   a. SD : SD Negeri Indihiang
   b. SMP : SMP Negeri 2 Tasikmalaya
   c. SMA : SMA Negeri 2 Tasikmalaya
   d. Perguruan Tinggi : Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia
10. Organisasi :
    a. Ekstrakurikuler Komputer 2007-2008 SMPN 2 Tasikmalaya
    b. Ekstrakulikuler Seni Musik 2007-2008 SMPN 2 Tasikmalaya
    c. UKM Musik 2013-2014 Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia
11. Hobby : Jelajah Wisata Alam dan Mendaki Gunung

Yogyakarta, 22 Desember 2017

Yang Bersangkutan

Erik Syahputra

MOTTO

فَإِنَّ مَعَ ٱلۡعُسۡرِ يُسۡرًا

Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.

(Q.S Al-Insyirah 5)

"Bila kamu tidak tahan menanggung lelahnya belajar, maka kamu akan menanggung perihnya kebodohan".

(Imam Syafi'i)

"Pantang kembali sebelum mencapai puncak terindah.

(Erik Syahputra)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Kupersembahkan skripsi ini untuk:

Kedua Orang Tuaku, yang saya sayangi dan saya cintai

Sahabat-Sahabatku

Almamaterku tercinta Universitas Islam Indonesia

Untuk Seluruh masyarakat Indonesia, dimanapun kalian berada.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Alhamdulillah puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadirat Allah SWT berkat karunia dan hidayah-Nya, tak luput sholawat serta salam penulis curahkan kepada Nabi Muhammad SAW, para sahabatnya serta setiap orang yang selalu menghidupkan sunnah beliau sampai hari kiamat nanti. Sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir/Skripsi ini dengan judul: **Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Antara Kereta Api Dan Pengendara di Perlintasan Kereta Api.**

Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan akademis dalam memperoleh gelar S1 Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Sebagai mana manusia biasa, penulis sadar akan kekurangan dan ketidakmampuan penulis, yang dalam penyusunan skripsi ini banyak sekali bantuan, bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak yang penulis terima.

Dalam kesempatan ini penulis haturkan rasa hormat dan ucapan terima kasih sedalam-dalamnya kepada:

1. **Allah SWT**, yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Kepada Junjungan Nabi Besar Muhammad SAW sebagai panutan umat Islam di muka bumi ini.

3. Kepada Bapak Nandang Sutrisno, SH., M.Hum., LLM., Ph.D, selaku Rektor Universitas Islam Indonesia.
4. Kepada Bapak Dr. Aunur Rahim Faqih, S.H., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
5. Kepada Bapak M. Abdul Kholiq, S.H., M.Hum, selaku Ketua Departemen Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
6. Kepada Bapak Dr. Mudzakkir**,** S.H., M.H., selaku dosen Pembimbing Skripsi, yang telah memberikan banyak sekali support, arahan, meluangkan waktu ditengah kesibukannya serta kesabarannya sehingga skripsi ini dapat penulis selesaikan. Sekaligus telah memberikan inspirasi dan motivasi kepada penulis untuk dapat menulis dan menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada Bapak Dr. Ridwan S.H., M.Hum, selaku Dosen Pembimbing Akademik pada saat penulis menempuh pendidikan Sarjanan Hukum di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
8. Kepada Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang sudah memberikan ilmu pada saat penulis menempuh pendidikan Sarjanan Hukum, beserta Staff dan Jajaran di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
9. Kepada Kedua Orang Tua penulis yang sangat penulis hormati dan cintai, Bapak Turnadi dan Ibu Eti Rohayati, yang selalu memberikan suntikan semangat, dukungan, bantuan, selalu menginspirasi dan selalu mendoakan penulis sehingga penulis bisa menjadi seperti sekarang.

10. Kepada Keluarga Besar di Kota Tasikmalaya, Depok, Rembang, dan di Palembang, yang telah memberikan suntikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi sekaligus perkulihan di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
11. Kepada rekan-rekan saya di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yakni Isna Angraeni, Gilang Ahmad Pratama, M. Ibnu Prabowo, Raden Fachrial, Irvan T, Irfan F, Mika, Dika Anugerah, M. Arkan, Dwi Kurniawan Tanjung, Pudio Satria, Didit, Ali, Ghana A, M. Tharfy, dan yang lainnya yang telah mau berteman dengan saya di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
12. Kepada teman-teman Alumni IPS 2 SMAN 2 Tasikmalaya, yang telah memberikan semangat kepada penulis.
13. Kepada teman-teman saya yakni, Riki, Radit, Idham, Adi, Agra, Agung, Italyani Nurhaifa, Dian Novianti, dan Mufadhilah.
14. Kepada teman-teman anggota KKN UII PWJ-08, Areza, Agik Jayadija, Adinda, Zuliady, Nafisah, dan Vidy.
15. Kepada Manajer Hukum dan Manajer Humas PT. Kereta Api Indonesia DAOP 6 Yogyakarta, yang telah membantu saya dalam memberikan wawancara, serta bantuan untuk penelitian skripsi ini. Semoga Allah SWT selalu memberikan kesehatan dan membalas kebaikan dari kalian semua, Amin Yarabbal Alamin.

16. Kepada Kanit Lantas Klaten yakni Bapak Sumasna, yang mau meluangkan waktunyanya untuk wawancara dengan beliau yang telah membantu penulis memperoleh data-data skripsi ini.
17. Kepada Kepala Bappeda Klaten, yang telah memberikan ijin kepada penulis untuk melakukan penelitian di daerah klaten.
18. Kepada seluruh masyarakat Yogyakarta dan sekitarnya, mas angkringan pak cuek, aa burjo, mas gojek, tukang andong, tukang becak, para pengamen jalanan Yogya yang telah memberikan warna dalam hidup penulis selama hidup di Yogyakarta.

Serta kepada semuanya yang tekah menjadi bagian dari kehidupan penulis, tentunya penulis tidak bisa menyebutkan satu persatu, penulis ucapkan terima kasih dari hati paling dalam, semoga amal baik semua itu mendapat balasan yang setimpal dari Alllah SWT dan juga penulis sadari tentunya skripsi ini jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari pembaca agar menjadi acuan dan pedoman peneliti kelak di masa yang akan datang.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis pada khususnya dan bagi pembaca pada umumnya.

Wassalammu'alaikum. Wr. Wb.

Yogyakarta, 22 Desember 2017

Penulis

Erik Syahputra

DAFTAR ISI

Halaman Sampul i

Halaman Judul ii

Halaman Pengajuan Tugas Akhir iii

Halaman Pengesahan Tugas Akhir iv

Surat Pernyataan Orsinalitas v

Curriculum Vitae vi

Motto vii

Halaman Persembahan viii

Kata Pengantar ix

Daftar Isi xiii

Abstraksi xvi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Rumusan Masalah 5

C. Tujuan Penelitian 6

D. Tinjauan Pustaka 6

E. Definisi Operasional 13

F. Metode Penelitian 14

G. Sistematika Penulisan 16

BAB II TINJAUAN UMUM PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

A. Tinjauan Umum tentang Tindak Pidana 17

1. Pengertian Tindak Pidana 21
2. Pengertian Tindak Pidana Menurut Para Ahli 21
3. Unsur-Unsur Tindak Pidana 29

B. Tinjauan Umum tentang Pertanggungjawaban Pidana 30

1. Konsep Pertanggungjawaban Pidana 30
2. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana 34
3. Kemampuan Bertanggungjawab 36
4. Kesengajaan 41
5. Perumusan Delik Culpa 42
6. Tidak Adanya Alasan Pemaaf 46

C. Tinjauan Umum tentang Pidana dan Pemidanaan 47

1. Pengertian Pidana 47
2. Pemidanaan 50

D. Tinjauan Umum tentang Korporasi Sebagai Subyek Hukum 56

1. Pengertian Korporasi 56
2. Sejarah dan Perkembangan Korporasi Sebagai Subyek Hukum 60
3. Pertanggungjawaban Korporasi 64

E. Tinjauan Umum tentang Sejarah dan Pengertian Perkeretaapian di Indonesia 69

1. Sejarah PT. Kereta Api Indonesia 69
2. Pengertian Perkeretaapian di Indonesia 71
F. Pertanggungjawaban Pidana dalam Perspektif Hukum Pidana Islam 74

BAB III PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

A. Pertanggungjawaban Hukum PT Kereta Api terhadap Kecelakaan antara Kereta api dengan Pengendara di perlintasan kereta api 91
B. PT. Kereta Api Indonesia dapat dipertanggungjawabkan pidana terhadap peristiwa kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api 109
C. Penerapan Prosedur Sanksi Pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007tentang Perkeretaapian dan KUHP dalam Kasus KecelakaanLalu Lintas Antara Kereta Api dengan Pengendara di Perlintasan Kereta Api 114

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan 132
B. Saran 134

DAFTAR PUSTAKA 136

LAMPIRAN 140

Absrak

Penelitian ini berjudul PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API. Mengingat sering terjadinya kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara di pintu perlintasan Kereta Api. Rumusan Masalah yang dikemukakan Bagaimana bentuk pertanggungjawaban hukum PT Kereta Api Indonesia terhadap kecelakaan antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api? Apakah PT. Kereta Api Indonesia dapat dipertanggungjawabkan pidana terhadap peristiwa kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api? Bagaimana Penerapa Sanksi Pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan KUHP dalam kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara di perlintasan Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dimana penelitian ini akan menerapkan pendekatan Yuridis dari Undang-Undang yaitu dengan mengkonsepsikan hukum sebagai norma dari peraturan perundang-undangan yang mengaturnya, sumber data yang diambil dari PT. KAI Daop VI Yogyakarta dan Laka Lantas Klaten, menggunakan studi pustaka baik berupa literatur buku, perundang-undangan, sumber tertulis lainnya, serta wawancara sebagai data pelengkap. Analisis ini menggunakan Analisis data Kualitatif. Adapun Hasil yang didapat dari hasil penelitian yaitu 1. PT KAI bertanggung jawab bila terjadi sebuah kecelakaan dengan pengendara jika dari pihak PT. KAI yang melakukan kesalahan,Seorang penjaga pintu perlintasan bisa dipertanggungjawabkan pidana apabila: 1) Tidak ada alasan pemaaf. 2) Tidak ada alasan pembenar. 3) Kelalaian yang disengaja dalam melakukan tugas yang harus dilakukannya. 2. Pertanggungjawaban Pidana ditujukan kepada PT. KAI tidak dapat dilakukan, karena penjaga pintu perlintasan yang saat terjadinya kecelakaan melakukan inisiatif sendiri tanpa ada perintah dari atasan PT. KAI. Simpulan 1. Penjaga Pintu Perlintasan bisa dipertanggungjawabkan pidana apabila terbukti telah melakukan perbuatan melawan hukum formil dan mempunyai kesalahan. 2.PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan Pidana dalam kecelakaan yang diakibatkan oleh PJL, akan tetapi pihak PT. KAI akan mendapingi PJL selama proses hukum penyidikan sampai diputus oleh pengadilan. 3.Untuk menerapkan sanksi pidana pada kasus kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan, maka harus dilakukan penyelidikan dan penyidikan terlebih dulu oleh PPNS/Polsuska maupun oleh Kepolisian, mencari bukti, saksi-saksi, pelaku, kemudian membuat berita acara perkara, dan aturan pidana yang digunakan yaitu Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, jadi aturan hukum yang khusus yang digunakan.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Pidana, Petugas Pintu Perlintasan (PJL), Kecelakaan Kereta Api

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Moda transportasi di Indonesia mempunyai peran yang strategis dalam menunjang pembangunan nasional secara menyeluruh. Moda Transportasi di Indonesia dibagi menjadi tiga, yaitu Moda Transportasi Darat, Moda Transportasi Laut, dan Moda Transportasi Udara. Penulis ingin membahas mengenai Moda Transportasi Darat, Khususnya Transportasi Kereta Api.

Kereta api (KA) di Indonesia merupakan moda transportasi darat berupa kendaraan yang digerakan oleh tenaga gerak mesin diesel, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.[1] Kereta api hanya bisa berjalan di atas rel sebagai jalur lintasannya. Sarana transportasi kereta api ini memiliki keunggulan yaitu memiliki jalur sendiri dan tidak terganggu oleh lalu lintas darat lainnya. Tetapi di satu sisi, kereta api memiliki keterbatasan, salah satunya yaitu untuk saat ini di Indonesia jaringannya hanya terdapat di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera saja.

Dalam pengembangan teknologi perkeretaapian di negara kita Indonesia, masih sangat tertinggal dibanding negara-negara maju lainnya. Dari ketertinggalan dalam pengembangan teknologi perkeretaapian ini sangat berdampak pada faktor kenyamanan, keamanan, dan keselematan para pengguna

[1] https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transportasi_Kereta_Api, diakses pada tanggal 19 April 2017 Pukul 15.30 WIB.

transportasi kereta api. Pengembangan teknologi perkeretaapian di Indonesia harus ditingkatkan, disamping pengembangan teknologi perkeretaapian di Indonesia berjalan, maka para tenaga SDM perkeretaapian di Indonesia harus mengikuti pelatihan di negara maju.

Dengan berkembangnya Moda Transportasi darat di Indonesia, tentunya akan menimbulkan permasalahan. Permasalahan yang paling sering terjadi yaitu permasalahan kasus kecelakaan lalu lintas yang ditimbulkan antara kereta api dengan kendaraan bermesin yang sering terjadi di perlintasan kereta api. Permasalahan ini bisa disebabkan oleh faktor manusia, faktor jalan, faktor kendaraan maupun faktor lingkungan.

Menurut data investigasi kecelakaan perkeretaapian di Indonesia 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, dan tahun 2016 terjadi 6 kecelakaan.[2] Tingginya angka kecelakaan kereta api di indonesia merupakan permasalahan yang belum bisa sepenuhnya diatasi oleh PT. Kereta Api Indonesia. PT. Kereta Api Indonesia harus segara memperbaiki semua permasalahan yang menyebabkan kecelakaan kereta api di Indonesia agar tidak terulang kembali.

Oleh karena itu, apabila terjadi kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan kendaraan, maka tidak hanya PT. Kereta Api saja yang dirugikan, tetapi semuanya yang menjadi korban kecelakaan kereta api. Dalam sebuah kecelakaan kereta api dapat ditimbulkan oleh beberapa penyebab, seperti karena kesalahan

[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 20 April 2017 Pukul 08.30 WIB.

jadwal berangkat, dapat juga disebabkan oleh penjaga pintu perlintasan kereta api yang tidak segera mungkin menutup pintu perlintasan kereta api, dan bisa disebabkan oleh pengendara yang lalai.

Salah satu contoh yaitu kecelakaan yang terjadi, sebuah mobil mitsubishi travel yang tertabrak Kereta Api Pramex tujuan Solo. Kejadian ini terjadi di Dukuh Jatipuro, Desa Jatipuro, Kecamatan Trucuk, Kabupaten Klaten tepatnya terjadi diperlintasan kereta api. Kereta api Pramex tujuan Yogyakarta-Solo menabrak sebuah mobil Mitsubishi Travel dengan Nomor Polisi AD-1725-AC. Dugaan sementara dalam kasus ini adalah kekurang hati-hatian pengemudi Mitsubishi Travel, namun hal ini dibantah oleh sopir, dia mengaku ini diakibatkan oleh palang pintu kereta api yang masih terbuka dan belum ditutup oleh penjaga pintu perlintasan kereta api. Kecelakaan ini terjadi pada hari minggu tanggal 15 Januari 2012.

Di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang tercantum di dalam Pasal 124 yang berbunyi "Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api." Jadi pengguna jalan harus mendahulukan lewatnya kereta api. Pada kenyataannya masih ada penjaga pintu perlintasan yang tidak segera menutup pintu perlintasan ketika kereta api akan melewati jalur perlintasan kereta dan mengakibatkan terjadinya kecelakan kereta api di perlintasan kereta.

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tercantum di dalam Pasal 114 yang berbunyi "Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib:

a. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau isyarat lain;
b. Mendahulukan kereta api; dan
c. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Oleh karena itu, secara ketentuan pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dan Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, pengguna kendaraan sudah seharusnya mendahulukan kereta api untuk melewati palang pintu rel. Akan tetapi, di beberapa kasus kecelakaan pada palang pintu rel kereta api justru disebabkan oleh kelalaian dari penjaga pintu rel kereta api yang notabene merupakan bagian dari operasional PT. KAI. Penjaga pintu perlintasan seringkali terlambat menutup palang pintu, sehingga menimbulkan kecelakaan antara kereta dan kendaraan yang melewati palang pintu perlintasan. Kejadian seperti ini, terjadi pada kasus yang saya angkat dalam skripsi ini sebagaimana penulis sebutkan di awal latar belakang ini.

Berdasarkan uraian di atas, penulis ingin mengetahui sejauh mana pertanggungjawaban pidana apabila terjadi sebuah kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara serta dikaitkan antara peraturan perundang-undangan yang mengatur kereta api, dan penulis ingin mengetahui apakah PT. Kereta Api sebagai sebuah korporasi bisa dipertanggungjawabkan pidana atau tidak apabila terjadi sebuah kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api.

Keseluruhan permasalahan tersebut akan penulis rangkum dalam sebuah skripsi yang berjudul PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah, penulis memunculkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban hukum PT Kereta Api Indonesia dan juga pertanggungjawaban pidana petugas pintu perlintasan terhadap kecelakaan antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api?
2. Apakah PT. Kereta Api Indonesia dapat dipertanggungjawabkan pidana terhadap peristiwa kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api?
3. Bagaiamana penerapan prosedur sanksi pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian dan KUHP dalam kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara di perlintasan?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban hukum PT. Kereta Api dan juga pertanggungjawaban pidana petugas pintu perlintasan terhadap kecelakaan antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api.

2. Untuk mengetahui apakah PT. Kereta Api dapat dipertanggungjawabkan pidana terhadap peristiwa kecelakaan antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api.
3. Untuk mengetahui penerapan sanksi pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan KUHP dalam kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara di perlintasan.

D. Tinjauan Pustaka

Didalam penelitian ini, penulis mencantumkan beberapa teori untuk menganalisis. Pertama merupakan teori tindak pidana, kedua teori pertanggungjawaban pidana, ketiga teori perumusan delik culpa, keempat sejarah dan latar belakang korporasi senbagai subyek hukum pidana, dan kelima teori sejarah dan pengertian perkeretaapian di Indonesia.

Penjelasan yang lebih luas mengenai kelima teori ini akan dibahas di bab II, Singkatnya penjelasan kelima teori tersebut berdasarkan rujukan umum diantaranya sebagai berikut:

1. Pengertian Tindak pidana

   Disini penulis merangkum pengertian pidana menurut beberapa ahli hukum pidana, diantaranya:

   Pengertian pidana menurut djoko, “bahwa pemberian pidana dalam arti umum itu merupakan bidang dari pembentuk Undang-Undang karena azas legalitas, yang berbunyi *nullum crimen, nulla poena, sine preavialege*

(poenalli)".[3] Oleh karena itu, untuk mengenakan pidana harus diperlukan Undang-Undang yang mengaturnya terlebih dahulu.

Pidana menurut Andi Hamzah yaitu, "yang membedakan antara hukuman dengan pidana, pidana merupakan suatu pengertian khusus yang berkaitan dengan hukum pidana sebagai pengertian khusus. Masih juga ada persamaannya dengan pengertian umum, sebagai suatu sanksi yang menderitakan".[4]

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 pelanggar, yakni semata karena seseorang tersebut telah melanggar hukum yang harus ditegakkan oleh negara".[5]

Sedangkan pengertian pidana menurut Algra-Janssen, "straf atau pidana sebagai alat yang dipergunakan oleh penguasa (hakim) untuk memperingatkan mereka yang telah melakukan perbuatan yang tidak dapat dibenarkan. Reaksi dari penguasa tersebut telah mencabut kembali sebagian dari perlindungan yang seharusnya dinikmati oleh terpidana atas nyawa, kebebasan dan harta kekayaannya, yaitu seandainya dia telah melakukan suatu tindak pidana. [6]

---

[3] Djoko Prakoso, *Hukum Penitensier di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1988, hlm. 22.
[4] Andi Hamzah, *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia, dari Retribusi ke Reformasi*, Pradnya Paramitha, Jakarta, 1985, hlm. 1.
[5] P.A.F Lamintang, *Hukum Penintensier Indonesia*, Amico, Bandung, 1984, hlm. 93.
[6] Romli Atmasasmita, *Strategi Pembinaan Hukum*, Alumni FH-UI, Jakarta, 1992, hlm. 69.

Tindak pidana menurut Moeljatno, S.H, "tindak pidana (Strafbaar feit) adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barangsiapa yang melanggar aturan tersebut".[7]

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".[8] Roeslen Saleh mempunyai pendapat yang sama dengan Moeljatno, ia menggunakan istilah perbuatan pidana, alasannya karena dalam menghadapi sebuah "perbuatan pidana" tekanannya pada sifat perbuatan.[9]

2. Pertanggungjawaban Pidana

[7] Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 2.
[8] Sudarto, *Hukum Pidana 1*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990, hal. 39.
[9] Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1983, hlm. 23.

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 membayar sebuah pembalasan yang akan diterima oleh pelaku dari seseorang yang telah dirugikan.[10]

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.[11]

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 menunjukan 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

[10] Romli Atmasasmita, *Asas-Asas Perbandingan Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Yayasan LBH, Jakarta, 1989, hlm. 79.
[11] *Ibid.*, hlm. 80.

atau tidak. Apabila orang yang melakukan perbuatan pidana itu memang melakukan kesalahan, maka tentu dia akan dipidana. [12]

3. Perumusan Delik Culpa

Didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak dijelaskan mengenai pengertian Kealpaan (culpa), sehingga secara formal belum ada penjelasan mengenai kealpaan. Oleh karena itu, pengertian kealpaan harus dicari dari pendapat para ahli hukum pidana dan dijadikan sebagai dasar untuk membatasi apa itu kealpaan.[13]

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.[14]

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: *corporatie,* Inggris: *corporation*, Jerman: *corporation)* korporasi berasal dari kata *corporatie* atau corporate, yaitu suatu badan yang mempunyai

[12] Roeslan Saleh, *Op. Cit*, hlm. 75.
[13] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015, hlm. 41.
[14] Leden Marpaung, *Asas-Teori Praktik Hukum Pidana*, Cet. Kedua, Grafika, Jakarta, 2005, hlm. 25.

sekumpulan anggota dan anggota-anggota tersebut mempunyai hak dan kewajiban sendiri, yang terpisah dari hak dan kewajiban tiap-tiap anggota.[15]

4.2. Sejarah dan Latar Belakang Korporasi Sebagai Subyek Hukum Pidana

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.[16]

Karena perkembangan dan pertumbuhan korporasi dampaknya menimbulkan efek negatif, maka kedudukan korporasi mulai bergeser dari subyek hukum biasa menjadi subyek hukum pidana.[17]

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]

Perkertaapian yaitu satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta

---

[15] Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta, 2010, hlm. 23.
[16] *Ibid, hlm. 36.*
[17] *Ibid*, hlm. 41.
[18] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

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

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 Baron 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 di bangun Oleh NV.[23]

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

[19] *Ibid.*
[20] *Ibid*
[21] https://kai.id/ diakses pada tanggal 25 September 2017 Pukul 07.00 WIB.
[22] *Ibid.*
[23] *Ibid.*

E. Definisi Operasional

Berdasarkan landasan teori yang telah diuraikan, disusun beberapa definisi operasinal sebagai berikut:

1. Pertanggungjawaban Pidana yaitu suatu perbuatan tercela yang dipandang oleh masyarakat yang harus dipertanggungjawababkan kepada yang melakukannya, maka akan dikenai sanksi hukum, apabila dia melakukan kesalahan melakukan perbuatan pidana.[24]
2. Kecelakaan Lalu Lintas yaitu peristiwa yang terjadi secara tidak sengaja maupun sengaja, sebagai contoh kecelakaan yang terjadi di perlintasan kereta api atau Perlintasan Sebidang antara kereta api dengan pengendara.
3. Kereta Api yaitu transportasi darat berupa kendaraan yang digerakan oleh tenaga gerak mesin diesel, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya.[25]
4. Pengendara yaitu dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia yaitu Pengemudi yaitu orang yang mengendari mobil atau motor.[26]
5. Perlintasan Kereta Api yaitu perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan raya.[27]

[24] Roeslan Saleh, *Op.Cit,* hlm. 10-11.
[25] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
[26] Kamus besar Bahasa Indonesia
[27] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

F. Metode Penelitian

1. Objek Penelitian

   PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API.

2. Jenis Penelitian

   Jenis Penelitian ini adalah penelitian *Normatif*. *Penelitian Normatif* yaitu penelitian yang menggunakan data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, teori hukum, pendapat ahli, dan putusan pengadilan.

3. Pendekatan Penelitian

   Dengan dianutnya penelitian hukum normatif yang mengkonsepsikan hukum sebagai norma, yakni pendekatan penelitian ini akan menggunakan pendekatan yuridis dari peraturan perundang-undangan yang mengaturnya.

4. Sumber Data Penelitian

   Sumber data penelitian yang digunakan yaitu data sekunder. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan-bahan hukum primer, sekunder dan tersier. Bahan hukum dibagi lagi menjadi tiga yaitu:

   a. Bahan hukum primer adalah bahan yang mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis, diantaranya:

      1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
      2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
      3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Kereta Api;
      4. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;

5. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian;
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Bahan hukum sekunder adalah bahan yang tidak mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis, seperti: rancangan peraturan perundang-undangan, literatur buku, dan jurnal yang berkaitan dengan objek penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier, Yakni bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang terdiri dari Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Inggris-Indonesia, dan Ensiklopedia.

7. Metode Pengumpulan Data

Metode yang penulis gunakan yaitu Studi Kepustakaan. Studi Kepustakaan yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan menelusuri dan menelaah bahan-bahan hukum yang harus dilakukan dengan membaca, melihat, mendengarkan, maupun penelusuran sekarang dilalui melalui media internet.[28] Serta Putusan Pengadilan yang berkaitan dengan skripsi ini.

8. Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam skripsi ini adalah analisis kualitatif, yaitu data yang diperoleh kemudian disusun secara sitematis dan selanjutnya di analisis secara kualitatif untuk menjawab masalah yang akan di bahas.

---

[28] Mukti Fajar, ND., Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2013, hlm. 160.

G. Sistematika Penulisan

Skirpsi ini diuraikan dalam 4 bab, dan tiap-tiap bab terbagi atas beberapa sub-sub bab, untuk mempermudah dalam menjelaskan materi dari skripsi ini yang dapat digambarkan sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan, bab ini merupakan gambaran umum yang berisi tentang Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Tinjauan Pustaka, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA, menguraikan tentang Tindak Pidana, Pertanggungjawaban Pidana, Perumusan Delik Culpa, Sejarah dan Latar Belakang Korporasi sebagai Subyek Hukum Pidana, Sejarah dan Pengertian Perkeretaapian di Indonesia.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN, yaitu menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan dari rumusan masalah.

BAB IV : PENUTUP, berisi simpulan dari keseluruhan bab-bab yang ada. Juga diberikan saran-saran yang diharapkan membantu memecahkan permasalahan.

BAB II

TINJAUAN UMUM PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API.

A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana

Sebelum membahas mengenai pengertian tindak pidana, penulis ingin bahas mengenai pengertian hukum pidana itu bagaimana. Istilah hukum pidana merupakan terjemahan dari istilah bahasa Belanda *strafrecht*, *straf* berarti pidana, dan *recht* berarti hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro, bahwa hukum pidana itu dipergunakan sejak pendudukan jepang di Indonesia, untuk pengertian *strafrecht* dari bahasa Belanda, dan untuk membedakannya dari istilah hukum perdata untuk pengertian *burgerlijkrecht* atau *privatatrecht* dari bahasa Belanda.[29]

Penulis merangkum beberapa pengertian pidana menurut beberapa ahli hukum pidana, diantaranya:

Pengertian Hukum Pidana menurut Soedarto, yang mengartikan bahwa:[30] *"Hukum pidana memuat aturan-aturan hukum yang mengikatkan kepada perbuatan-perbuatan yang memenuhi syarat tertentu suatu akibat yang berupa pidana".*

---

[29] Amir Ilyas, *Asas-Asas Hukum Pidana,* Rangkang Education Yogyakarta & PuKAP-Indonesia, 2012, hlm. 2.
[30] *Ibid.*

Pengertian pidana menurut Moeljatno, bahwa hukum pidana adalah bagian yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk: [31]

1) Menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa melanggar larangan tersebut (Hukum pidana Materiil);
2) Menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan (Hukum Pidana Materil);
3) Menentukan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut (Hukum Pidana Formil).

Bagian hukum pada umumnya dibagi menjadi dua jenis yaitu hukum publik dan hukum privat, dan hukum pidana ini termasuk kedalam golongan hukum publik. Hukum pubik yaitu hukum yang mengatur hubungan antara negara dan perseorangan atau mengatur kepentingan umum. Sebaliknya hukum privat mengatur hubungan antara perseorangan atau mengatur kepentingan perseorangan.[32]

Pengertian hukum pidana menurut Simons, "hukum pidana adalah kesemuannya perintah-perintah dan larangan-larangan yang diadakan oleh negara dan yang diancam dengan suatu pidana, barang siapa yang

[31] Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 1.
[32] *Ibid*, hlm. 2.

mentaatinya, kesemua aturan-aturan untuk mengadakan dan menjalankan pidana tersebut".[33] Hukum pidana dibagi menjadi dua, dalam arti objektif atau *strafrecht in objective zin* dan hukum pidana dalam arti subjektif atau *strafrecht in subjective zin.* Hukum pidana dalam arti objektif adalah hukum pidana yang berlaku, atau yang juga disebut sebagai hukum positif atau *ius poenele.*[34] Hukum pidana dalam arti subjektif tersebut, oleh Simons yaitu "Keseluruhan dari larangan-larangan dan keharusan-keharusan, yang atas pelanggarannya oleh Negara atau suatu masyarakat hukum umum lainnya telah dikaitkan dengan suatu penderitaan yang bersifat khusus berupa suatu hukuman, dan keseluruhan dari peraturan-peraturan dimana syarat mengenai akibat hukum telah diatur keseluruhan dari peraturan-peraturan yang mengatur masalah penjatuhan dan pelaksanaan dari hukuman itu sendiri".[35]

Hukum pidana dalam arti subjektif itu mempunyai dua pengertian, yaitu:[36]

a. Hak dari Negara dan alat-alat kekuasaannya untuk menghukum, yakni hak yang telah mereka peroleh dari peraturan-peraturan yang telah ditentukan oleh hukum pidana dalam arti objektif.
b. Hak dari Negara untuk mengaitkan pelanggaran terhadap peraturan-peraturannya dengan hukum.

[33] Moeljatno, Asas-Asas..., *Op.Cit*, hlm.8.
[34] Amir Ilyas, Asas-Asas..., *Op.Cit*, hlm. 4
[35] *Ibid.*
[36] *Ibid*, hlm.5.

Pengertian pidana menurut Djoko, "bahwa pemberian umum itu merupakan bidang dari pembentukan Undang-Undang karena azas legalitas, yang berbunyi *nullum crimen, nulla poena sine preavialegee (poenalli)".*[37] Oleh karena itu, untuk mengenakan poena atau pidana harus diperlukan Undang-undang mengaturnya lebih dulu.

Menurut Andi Hamzah, yang membedakan antara hukuman dengan pidana, yaitu pidana merupakan suatu pengertian khusus berkaitan dengan hukum pidana sebagai pengertian khusus. Masih juga ada persamaannya dengan pengertian umum, sebagai suatu sanksi yang menderitakan.[38]

Menurut Van Hamel, arti 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 pelanggar, yakni semata-mata karena seseorang tersebut telah melanggar hukum yang harus ditegakkan oleh negara.[39]

Sedangkan pengertian pidana menurut Algra Janssen, pidana sebagai alat yang dipergunakan oleh penguasa (hakim) untuk memperingatkan mereka yang telah melakukan suatu perbuatan yang tidak dapat dibenarkan. Reaksi dari penguasa tersebut telah mencabut kembali sebagian dari perlindungan yang seharusnya dinikmati oleh terpidana atas nyawa,

---

[37] Djoko Prakoso, *Hukum Penitensier di Indonesia,* Liberty, Yogyakarta, 1988, hlm. 22.
[38] Andi Hamzah, *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia, dari Retribusi ke Reformasi,* Pradnya Paramitha, Jakarta, 1985, hlm. 1.
[39] P.A.F Lamintang, *Hukum Penintensier Indonesia,* Amico, Bandung, 1984, hlm. 93.

kebebasan dan harta kekayaannya, yaitu seandainya dia telah melakukan suatu tindak pidana.[40] Di bawah ini akan dibahas pengertian tindak pidana:

1. Pengertian Tindak Pidana

Pengertian atau definisi tindak pidana dalam istilah bahasa Belanda diterjemahkan dengan *"strafbaarfeit",* selain terdapat istilah lain yaitu "*delict"*[41]

Tindak pidana adalah perilaku yang pada waktu tertentu dalam konteks budaya dianggap tidak dapat ditolerir dan harus diperbaiki dengan mendayagunakan sarana-sarana yang telah disediakan oleh hukum pidana, perbuatan tersebut dapat berupa gangguan atau menimbulkan bahaya terhadap kepentingan hukum tertentu.[42] Tindak pidana dimengerti sebagai perilaku manusia(*gedragingen:* yang mencakup hal ini berbuat maupun tidak berbuat) yang diperbuat dalam situasi dan kondisi yang dirumuskan didalamnya-perilaku mana yang dilarang oleh undang-undang dan diancam dengan sanksi pidana.[43]

2. Pengertian Tindak Pidana Menurut Para Ahli

Tindak pidana menurut Moeljatno, S.H., Tindak Pidana (Strafbaar feit) adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana

[40] Romli Atmasasmita, *Strategi Pembinaan Hukum,* Alumni FH-UI, Jakarta, 1992, hlm. 69.
[41] Rasyid Ariman dan Fahmi Raghib, *Hukum Pidana*, Setara Press, Jawa Timur, 2015, hlm. 58.
[42] Jan Rammelink, *Hukum Pidana,* Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003, hlm. 61.
[43] *Ibid.*, hlm. 86.

tertentu, bagi barangsiapa yang melanggar aturan tersebut.[44] Tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana. Dan pelakunya ini dapat dikatakan subjek tindak pidana. [45]

Pembentuk Undang-Undang di Indonesia telah menggunakan istilah *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".[46] Roeslen Saleh memiliki pendapat yang sama dengan Moeljatno, ia menggunakan istilah perbuatan pidana, alasannya karena dalam menghadapi "perbuatan pidana" tekanannya berada pada sifat perbuatan itu sendiri.[47]

Kata *feit* dalam bahasa Belanda dapat berarti fakta, kenyataan, atau peristiwa. Tetapi bila kita gunakan istilah "peristiwa pidana" maka dirasakan terlalu luas, karena peristiwa itu dapat terjadi dari hal-hal selain perbuatan manusia, misalnya saja kejadian alam dan lainnya, sedangkan dalam *strafbaarfeit* menurut hukum pidana hanyalah menyangkut perbuatan manusia. Oleh karena itu, manusia

---

[44]Moeljatno, *Loc.Cit.*, hlm. 2
[45] Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, Alumni, Bandung, 1989, hlm. 55.
[46] Sudarto, *Hukum Pidana 1*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990, hal. 39.
[47] Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana,* Aksara Baru, Jakarta, 1983, hlm. 23.

itu berbuat, dan dapat bersifat pasif, artinya manusia itu tidak berbuat *strafbaarfeit* atau diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia menjadi "tindak pidana".[48]

Bagi pengikut aliran *monistis* dan *dualistis* mereka mempunyai pandangan yang berbeda mengenai tindak pidana, untuk pengikut aliran *monistis* seorang yang melakukan tindak pidana sudah dapat dipidana, sedangkan bagi pengikut yang beraliran *dualistis* seorang yang melakukan tindak pidana sama sekali belum mencukupi syarat untuk dipidana, karena masih harus dilengkapi dengan syarat kesalahan, dan pertanggungjawaban yang harus ada pada diri pelakunya..[49]

Di dalam doktrin hukum pidana yang selama ini dipelajari, konsep tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana yang dikemukakan para ahli pada dasarnya mengarah kepada dua hal, yaitu ajaran yang memasukan pengertian pertanggungjawaban pidana ke dalam pengertian tindak pidana atau yang dikenal dengan doktrin/ajaran monoisme, dan ajaran yang mengeluarkan secara tegas pengertian tindak pidana atau yang dikenal dengan doktrin/ajaran dualisme. [50]

Dalam ajaran monoisme, konsep pertanggungjawaban pidana, kesalahan, kemampuan bertanggungjawab, maupun alasan pemaaf

---

[48] Simorangkir, J.C.T, Kamus Hukum, Bumi Aksara, Jakarta, 1983, hlm. 49.
[49] Sudarto, *Op.Cit.*, hlm. 45.
[50] Mahrus Ali, Hanafi Amrani, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015, hlm. 12.

tidak dapat dipisahkan dengan konsep tindak pidana. Para ahli yang dalam memberikan pengertian tindak pidana didalamnya memasukan keempat hal tersebut, sesungguhnya berpandangan bahwa antara tindak pidana dengan pertanggungjawaban pidana atau kesalahan tidak bisa dipisahkan.[51] Implikasinya, pembuktian unsur objektif (tindak pidana) dan unsul subyektif (kesalahan) tidak dipisahkan. Hakim akan secara otomatis menyatakan bahwa terdakwa terbukti bersalah melakukan tindak pidana jika perbuatan yang dilarang dan diancam pidana serta di dalamnya terdapat kesalahan terbukti berdasarkan fakta-fakta yang terungkap dalam persidangan.[52]

Di bawah ini dikemukakan pengertian tindak pidana yang dikemukakan oleh para ahli yang menganut doktrin/ajaran monoisme, sebagai berikut:[53]

1. J.E. Jonkers merumuskan peristiwa pidana sebagai "perbuatan yang melawan hukum (*wederrechttelijk)* yang berhubungan dengan kesengajaan atau kesalahan yang dilakukan oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan".
2. H.J. van Schravendijk, mendefiniskan tindak pidana adalah "kelakuan orang yang begitu bertentangan dengan keinsyafan hukum sehingga kelakuan itu diancam dengan hukuman, asal dilakukan oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan".

---

[51] *Ibid*.
[52] *Ibid.*
[53] Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana (Bagian 1)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012, hlm. 75

3. Van Hamel, mengartikan *strafbaar* sebagai kelakuan orang yang dirumuskan dalam *wet*, yang bersifat melawan hukum, yang patut dipidana dan dilakukan dengan kesalahan".[54]
4. Simons, mengatakan bahwa *strafbaar feit* itu adalah "kelakuan yang diancam dengan pidana, bersifat melawan hukum, dan berhubungan dengan kesalahan yang dilakukan oleh orang yang mampu bertanggungjawab".[55]
5. Komariah Emong Supardjaja, mengatakan bahwa perbuatan pidana atau tindak pidana adalah "suatu perbuatan manusia yang memenuhi rumusan delik melawan hukum dan pembuat bersalah melakukan perbuatan itu".[56]
6. Indrianto Seno Adji mengatakan, bahwa tindak pidana adalah "perbuatan seseorang yang diancam pidana, perbuatannya bersifat melawan hukum, terdapat suatu kesalahan dan bagi pelakunya dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya".[57]
7. Vos mengatakan, bahwa tindak pidana adalah "suatu kelakuan manusia yang oleh peraturan perundang-undangan diberi pidana, jadi suatu kelakuan manusia yang pada umumnya dilarang dan diancam dengan pidana".[58]

---

[54] Moeljatno., *Op.Cit.*, hlm. 61
[55] S. R. Sianturi, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Alumni, Jakarta, 1986, hlm. 205.
[56] Komariah Emong Supardjaja, *Ajaran Melawan Hukum dalam Hukum Pidana Indonesia; Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*, Alumni, Bandung, 2002, hlm. 22.
[57] Indrianto Seno Adji, *Korupsi dan Hukum Pidana*, Kantor Pengacara & Konsultan Hukum Prof. Oemar Seno Adji & Rekan, Jakarta, 2002, hlm. 155.
[58] Andi Hamzah., *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 88.

Dari beberapa pengertian tindak pidana yang telah disebutkan diatas, kata atau frase ‘kesengajaan’, ‘kealpaan, “mampu bertanggungjawab’, ‘pembuat bersalah’, ‘dapat dipersalahkan’, dan ‘dapat dipertanggungjawabkan’, dimasukkan sebagai bagian dari pengertian tindak pidana. Secara teoritik antara perbuatan yang dilarang dan orang yang melakukan perbuatan itu merupakan dua hal yang berbeda, sekalipun hal itu tidak menimbulkan persoalan dalam praktik penegakan hukum sepanjang pembuktian kesalahan pelaku tetap dilakukan hakim bersamaan dengan pembuktian tindak pidannya.[59]

Subjek tindak pidana yang diakui oleh Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) adalah manusia *(natuurlijk person*), yang pada dasarnya bisa menjadi pelaku tindak pidana, sebagaimana dilihat pada rumusan delik dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang dimulai dengan kalimat “barang siapa” jelas menunjuk pada orang atau manusia.[60]

Beberapa syarat untuk menentukan perbuatan sebagai tindak pidana, syarat tersebut adalah sebagai berikut.[61]

a. Harus ada perbuatan manusia;
b. Perbuatan manusia itu bertentangan dengan hukum;
c. Perbuatan itu dilarang oleh Undang-Undang dan diancam dengan pidana;

[59] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali., *Op.Cit*, hlm. 14
[60] Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm. 111.
[61] *Ibid*, hlm. 60

d. Perbuatan itu dilakukan oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan;
e. Perbuatan itu harus dapat dipertanggungjawabkan kepada pembuat.

Di sisi lain, dalam ajaran atau doktrin dualisme, pengertian tindak pidana hanya menunjuk pada perbuatan baik secara aktif maupun pasif. Sedangkan apakah pelaku ketika melakukan tindak pidana patut dicela atau memiliki kesalahan, tidak lagi merupakan wilayah tindak pidana tetapi sudah masuk pada diskusi pertanggungjawaban pidana atau kesalahan. Dengan kata lain, apakah seseorang yang melakukan perbuatan tadi sungguh-sungguh dijatuhi pidana atau tidak, itu sudah diluar arti tindak pidana.[62]

Jika ajaran ini secara konsisten diikuti oleh hakim dalam memeriksa, mengadili, dan memutus perkara tindak pidana, langkah pertama yang harus dilakukan yaitu apakah siterdakwa terbukti melakukan perbuatan yang dilarang sesuai dengan pasal yang didakwakan penuntut umum. Manakala hakim, berdasarkan fakta-fakta hukum yang terungkap di muka persidangan, berkeyakinan bahwa terdakwa memang terbukti melakukan perbuatan yang dilarang, langkah berikutnya adalah apakah pada saat melalukan tindak pidana itu terdakwa terbukti bersalah. Namun sebaliknya, bila terdakwa tidak terbukti melakukan perbuatan yang dilarang, aspek

[62] Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana,* Bina Aksara, Jakarta, 1983, hlm. 11.

kesalahan terdakwa tidak perlu dibuktikan lagi, karena tidak mungkin menyatakan terdakwa bersalah, sedangkan dia sendiri tidak melakukan perbuatan yang dilarang.[63]

Di bawah ini dikemukakan pengertian tindak pidana yang dikemukakan para ahli yang menganut doktrin/ajaran dualisme, sebagai berikut:[64]

1. Marshall berpendapat, "*a crime is any act or omission prohibited by law for the protection of the public and punishable by the state in a judicial proceeding in its own name"* yang artinya suatu tindak pidana adalah perbuatan atau omisi yang dilarang oleh hukum untuk melindungi masyarakat dan dapat dipidana berdasarkan prosedur hukum yang berlaku.[65]
2. Moeljatno berpendapat, bahwa tindak pidana yaitu"perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana yang disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi siapa yang melanggar larangan tersebut".[66]
3. Roeslan Saleh berpendapat, bahwa tindak pidana diartikan sebagai "perbuatan yang oleh aturan hukum pidana dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang".[67]

---

[63] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Op.Cit,* hlm. 14
[64] Adami Chazawi, *Pelajaran..., Op.Cit.,* hlm. 75.
[65] Andi Hamzah, *Asas-asas Hukum Pidana,* Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 89.
[66] Moeljatno, *Asas-Asas... Op.Cit.,* hlm. 59.
[67] Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana,* Aksara Baru, Jakarta, 1981, hlm. 13.

4. Pompe menyatakan bahwa tindak pidana secara teoritis "suatu pelanggaran norma yang dilakukan dengan kesalahan oleh pelaku, ancaman pidana terhadap pelaku itu perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terpeliharanya kepentingan umum". Disamping itu, Pompe berpendapat bahwa menurut hukum positif *strafbaarfeit* adalah tidak lain daripada *feit* yang didalam ketentuan perundang-undangan diancam pidana.[68]
5. Lamintang berpendapat mengenai perbedaan antara teori dan hukum positif oleh Pompe tersebut bersifat semu, karena bagi teori yang terpenting adalah tidak seoranggpun dapat dipidana kecuali apabila tindakannya itu benar-benar melanggar hukum dan dilakukan dengan kesalahan, sedangkan hukum positif juga tidak mengenal adanya kesalahan tanpa adanya sifat melawan hukum.[69]

Kesimpulannya bahwa tidak mungkin dapat dijatuhkan pidana bila hanya ada *strafbaarfeit* saja tanpa adanya *strafbaar person* (orang yang dapat dipidana). Pertanggungjawaban pidana hanya akan terjadi apabila jika sebelumnya telah ada seseorang yang melakukan tindak pidana.

3. Unsur Tindak Pidana

Moeljatno[70] menyebutkan ada 3 (tiga) unsur yang harus dipenuhi perbuatan pidana diantaranya, yaitu:

a. Adanya perbuatan manusia (fakta);

[68] Sudarto, *Hukum Pidana...*, *Op.Cit*, hlm. 43.
[69] Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Sinar Baru, Bandung, 1982, hlm. 173.
[70] Moeljatno, *Asas-Asas...,Op.Cit,* hlm. 64.

b. Memenuhi rumusan Undang-Undang;

c. Bersifat melawan hukum.

Dalam konteks yang lebih luas, unsur tindak pidana umumnya terdiri atas:[71]

a. Perbuatan manusia (positif atau negatif,), (berbuat atau tidak berbuat atau membiarkan);

b. Diancam dengan pidana (*strafbaar gesteid)*;

c. Melawan hukum *(onrechtmatige)*;

d. Dilakukan dengan kesalahan (*met schuld in verband staand*);

e. Oleh orang yang mampu bertanggungjawab (toerekeningsvatbaar persoon).

B. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Pidana

1. Konsep Pertanggungjawaban Pidana.

Liability atau Pertanggungjawaban dapat dilihat dari segi falsafah hukumnya. 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".[72]

Dengan semakin efektifnya perlindungan undang-undang terhadap kepentingan masyarakat akat suatu kedamaian dan

[71] Sudarto, *Op.Cit*, hlm. 86.
[72] Romli Atmasasmita, *Asas-asas Perbandingan Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Yayasan LBH, Jakarta, 1989, hlm. 79.

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" tersebut tidak lagi dari nilai suatu pembalasan yang harus "dibeli", melainkan dari sudut kerugian atau penderitaan yang ditimbulkan oleh perbuatan pelaku yang bersangkutan.[73] Oleh karena itu, konsepsi "*liability*" diartikan sebagai "*reparation"*, sehingga terjadilah sebuah perubahan arti konsepsi "*liability"*, dari "*composition for vengeance"* menjadi "*reparation for injury"*. Perubahan bentuk wujud ganti rugi dengan sejumlah uang kepada ganti rugi dengan penjatuhan hukuman, secara historis merupakan awal dari *"liability"* atau "pertanggungjawaban".[74]

Uraian diatas menjelaskan bahwa konsep pertanggungjawaban pidana tidak hanya menyangkut soal hukum semata, juga menyangkut soal nilai moral atau kesusilaan umum yang diantut oleh masyarakat. Sekalipun perkembangan masyarakat dan teknologi pada abad ke-20 ini berkembang dengan pesatnya dan karena itu timbullah perkembangan pandangan atau persepsi masyarakat tentang nilai-nilai kesusilaan umum tadi, namun demikian inti dari nilai kesusilaan umum tetap tidak berubah, terutama terhadap perbuatan-perbuatan seperti pembunuhan, perkosaan, penganiayaan atau kejahatan terhadap

[73] *Ibid,* hlm. 80.
[74] *Ibid,*

jiwa dan pembunuhan, perkosaan, penganiayaan atau kejahatan terhadap jiwa dan badan serta harta benda.[75]

Roeslan Saleh dalam bukunya"*Pikiran-pikiran tentang Pertanggungjawaban Pidana"*, mempertanyakan apakah yang dimaksud seseorang itu bertanggungjawab atas perbuatannya.[76] Penulis-penulis pada umumnya, menurut Roeslan Saleh tidak membicarakan tentang konsepsi pertanggungjawaban pidana. Beliau mengatakan mereka telah mengadakan analisis atas konsepsi pertanggungjawaban pidana, yaitu telah dilakukannya haruslah melakukan perbuatan itu dengan "kehendak bebas". Sebenarnya jika hanya demikian saja mereka tidaklah membicarakan tentang konsepsi pertanggungjawaban pidana, melainkan membicarakan ukuran-ukuran tentang mampu bertanggungjawab dan karenanya dipandang adanya pertanggungjawaban pidana.[77]

Roeslan mengatakan bahwa, pertanggung jawab dan pidana adalah ungkapan yang terdengar dan digunakan dalam percakapan sehari-hari baik itu dalam moral, agama,dan hukum.[78] Tiga unsur itu berkaitan satu sama lain dan berakar dalam satu keadaan yang sama, yaitu adanya pelanggaran terhadap suatu sistem aturan-aturan. Sistem aturan ini dapat bersifat luas dan aneka macam (hukum perdata, hukum pidana, aturan moral dan sebagainya). Kesamaan dari ketiga-

[75] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali., *Op.Cit.*, hlm. 17
[76] Roeslan Saleh, *Pikiran-pikiran tentang Pertanggungjawaban Pidana*, cetakan pertama, Ghalia indonesia, Jakarta, 1982, hlm. 33.
[77] *Ibid.*
[78] *Ibid.*

tiganya adalah bahwa mereka meliputi suatu rangkaian aturan tentang tingkah laku yang diikuti oleh setiap kelompok tertentu, jadi sistem yang melahirkan konsepsi kesalahan pertanggungjawaban dan pemidanaan itu adalah sistem yang normatif.[79]

Roeslan Saleh memberi jawaban bahwa bertanggungjawab atas sesuatu perbuatan pidana yaitu yang bersangkutan secarah sah dapat dikenai pidana karena perbuatannya itu.[80] Bahwa pidana itu dapat dikenakan secara sah berarti bahwa untuk tindakan itu telah ada aturannya dalam suatu sistem hukum tertentu, dan sistem hukum itu berlaku atas perbuatan itu. Dengan demikian dapat dikatakan tindakan (hukuman) itu dibenarkan oleh sistem hukum tersebut.

Secara teoritik, perbincangan mengenai pertanggungjawaban pidana pasti didahului oleh ulasan tentang tindak pidana sekalipun dua hal tersebut berbeda baik secara konseptual maupun aplikasinya dalam praktek penegakan hukum. Di dalam pengertian tindak pidana tidak termasuk pengertian pertanggungjawaban pidana. Tindak pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancam perbuatan dengan suatu ancaman pidana. Apakah orang yang melakukan perbuatan kemudian dijatuhi pidana, tergantung kepada apakah dalam melakukan perbuatan itu orang tersebut memiliki kesalahan.[81] Dengan demikian, membicarakan pertanggungjawaban pidana mau tidak mau harus didahului dengan penjelasan tentang perbuatan pidana.

---

[79] Roeslan Saleh, *Ibid.*
[80] *Ibid.*
[81] Moeljatno, *Asas-asas.., Op.Cit.,* hlm. 169.

Dalam hukum pidana, konsep mengenai "pertanggungjawaban" merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Dalam bahasa latin ajaran kesalahan dikenal dengan sebutan *mens rea*. Doktrin mens rea didasarkan pada suatu perbuatan tidak mengakibatkan seseorang bersalah kecuali jika pikiran orang itu jahat.[82] Berdasarkan asas tersebut, ada dua syarat yang harus dipenuhi untuk dapat memidana seseorang, yaitu ada perbuatan lahiriah yang terlarang/perbuatan pidana (*actus reus)*, dan ada sikap batin jahat/tercela (*mens rea)*.[83]

2. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Criminal responsibility atau yang disebut dengan pertanggungjawaban pidana pada dasarnya merupakan implementasi tanggungjawab seseorang untuk menerima setiap resiko yang didapat atas konsekuensi yuridis yang muncul sebagai akibat tindak pidana yang telah dilakukannya.

Van hamel memberi pengertian mengenai pertanggungjawaban yaitu suatu keadaan normal psikis dan kemahiran yang membawa tiga macam kemampuan, yaitu: 1) mampu untuk dapat mengerti makna serta akibat sungguh-sungguh dari perbuatan-perbuatan sendiri; 2) mampu untuk menginsyafi bahwa perbuatan-

[82] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali., *Op.Cit.*, hlm. 20.
[83] *Ibid.*

perbuatan itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat; 3) mampu untuk menentukan kehendak berbuat. [84]

Definisi mengenai pertanggungjawaban pidana dikemukakan oleh Simons sebagai keadaan psikis tertentu pada orang yang melakukan perbuatan pidana dan adanya hubungan antara keadaan tersebut dengan perbuatan yang dilakukan yang sedemikian rupa sehingga orang itu dapat dicela karena melakukan perbuatan tersebut. [85]

Menurut pendapat Pompe, yang menyatakan bahwa kemampuan bertanggungjawab tertuju pada keadaan kemampuan berpikir pelaku yang cukup menguasai pikiran dan kehendak berdasarkan hal itu cukup mampu untuk menyadari arti melakukan dan tidak melakukan.[86]

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.[87] Celaan objektif merupakan perbuatan yang dilakukan oleh seseorang yang merupakan perbuatan yang dilarang, indikatornya yaitu perbuatan itu melawan hukum, baik melawan hukum materil maupun melawan hukum formil. Sedangkan celaan secara subjektif menunjuk kepada

[84] Eddy O.S Hiariej, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana,* Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, 2014, hlm. 121.
[85] *Ibid,* hlm. 122.
[86] *Ibid,* hlm. *129.*
[87] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Op.Cit.*, hlm. 21.

orang yang melakukan perbuatan yang telah dilarang untuk dilakukan oleh seseorang, namun jika orang tersebut tidak dapat dicela karna pada dirinya tidak terdapat kesalahan, maka pertanggungjawaban pidana tidak mungkin ada.[88]

3. Kemampuan Bertanggung Jawab

Kemampuan bertanggung jawab didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak dijelaskan secara positif, hanya dijelaskan secara negatif. Pasal 44 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) menyatakan seseorang tidak mampu untuk bertanggung jawab apabila:[89]

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

---

[88] *Ibid.*
[89] Eddy O.S Hiariej, *Op.Cit*, hlm. 129

Jika hal diatas dikatakan "ditentukan dalam bentuk negatif", dalam bentuk positif hal ini adalah bahwa terhukum telah melakukan suatu perbuatan pidana karena dasar kehendaknya yang bebas.[90]

Pada umumnya yang bertanggung jawab jika dilakukannya tindak pidana yaitu orang yang disangka telah terbukti melakukan perbuatan itu, atau dengan kata lain seseorag bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatannya sendiri. Selain itu ada yang disebut "*vicarious resposibility"* dalam hal ini seseorang bertanggung jawab atas perbuatan orang lain sebagaimana yang diungkapkan Herman Manheim dalam "*Problem of Collective Resposibility*".[91] Penulis-penulis berkesimpulan bahwa orang yang bertanggung jawab atas apa yang telah dilakukannya haruslah melakukan perbuatan itu dengan "kehendak yang bebas".[92]

Bertanggung jawab atas sesuatu tindak pidana berarti yang bersangkutan secara sah dapat dikenai pidana karena perbuatan tersebut, yang untuk tindakan itu telah ada aturannya dalam suatu sistem hukum tertentu, dan sistem hukum itu berlaku atas perbuatan tersebut, dengan singkat dikatakan bahwa tindakan ini dibenarkan dengan sistem tersebut.[93]

Penetapan mampu atau tidaknya seseorang dimintai pertanggungjawaban, menurut Jan Rammelink, akan sangat

---

[90] *Ibid*.
[91] *Ibid*, hlm. 32.
[92] *Ibid*, hlm. 33.
[93] *Ibid*, hlm. 34.

tergantung pada situasi dan kondisi sosial yang ada termasuk sifat dan 'konteks' dari tindak pidana yang secara konkrit dilakukan. Jan Rammelink memandang keberadaan kemampuan bertanggung jawab sebagai landasan pencela bersalah.[94]

Di dalam masyarakat tidak ditemukan satu kelompok manusia yang tergolong tidak mampu dimintai pertanggungjawaban, yang dapat dipertentangkan dengan kelompok lain yang mampu bertanggung jawab, bahkan mereka yang sakit jiwa pun pada dasarnya mampu dimintai pertanggungjawaban. Hanya anak-anak di bawah batasan umur tertentu yang dapat dipandang (batasan anak dibawah umur 12 tahun) namun kemudian dari sudut pandang teknis perundang-undangan dinyatakan sebagai suatu alasan untuk meniadakan penuntutan.[95]

Alif Ross berpendapat bahwa keadilan adalah kesamaan yang berarti bahwa tidak seorang pun diberlakukan secara sewenang-wenang atau tanpa dasar berbeda dari orang-orang lain berdasarkan ukuran-ukuran norma-norma kesusilaan dan norma hukum yang diterapkannya dalam rumusan tentang pertanggungan jawab pidana, yaitu adalah patut dan adil seseorang dijatuhkan pidana karena perbuatannya, jika memang telah ada aturannya dalam sistem hukum tertentu dam sistem hukum itu berlaku atas perbuatan tersebut. Dalam penegasan tentang pertanggungan jawab itu dinyatakan adanya suatu

[94] Jan Rammelink, *Hukum..., Op.Cit.*, hlm. 191
[95] *Ibid.*

hubungan antara kenyataan-kenyataan yang menjadi syarat dan akibat-akibat hukum yang disyaratkan. Hubungan antara keduanya ini tidak bersifat kodrat atau tidak bersifat klausal, melainkan diadakan oleh aturan hukum. Jadi pertanggungan jawab itu adalah pernyataan dari suatu keputusan hukum.[96]

Tiga metode yang bisa menentukan ketidakmampuan bertanggung jawab yaitu: 1) Metode biologis yang dilakukan oleh psikiater, apabila psikiater telah menyatakan bahwa seorang yang sakit jiwa, maka tidak bisa untuk dipertanggung jawabkan secara pidana, 2) Metode psikologis yang menunjukan hubungan antara keadaan jiwa yang abnormal dengan suatu perbuatan, dengan melihat akibat jiwa terhadap perbuatannya sehingga dapat dikatakan tidak mampu bertanggung jawab dan tidak bisa untuk dipidana; 3) Metode biologis-psikologis, selain memperhatikan keadaan jiwa seseorang juga dilakukan penilaian hubungan antara perbuatan dengan keadaan jiwanya untuk dinyatakan tidak mampu bertanggung jawab.[97]

Selanjutnya hal yang perlu dibahas adalah mengenai syarat pertanggungjawaban pidana, yakni melakukan perbuatan pidana; adanya kemampuan bertanggungjawab pada unsur tertentu; adanya kesalahan, dan ; tidak adanya alasan pembenar dan alasan pemaaf penghapus pidana.[98]

---

[96] *Ibid.*,
[97] Eddy O.S Hiariej, *Op.Cit*, hlm. 130.
[98] Mahrus Ali, *Op.Cit.*, hlm. 155.

Sebuah pertanggungjawaban menuntut adanya kemampuan bertanggung jawab. Menurut Van Hamel, suatu keadaan normal dan kematangan psikis pada diri seseorang yang membawa 3 (tiga) macam kemampuan untuk:[99]

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.

Martiman[100] menyimpulkan bahwa pertanggungjawaban pidana dapat ditinjau dalam dua arti, yakni:

a. Pertanggungjawaban dalam arti luas (*schuld in ruime zin*), yang terdiri dari tiga unsur, yaitu kemampuan bertanggungjawab orang yang melakukan perbuatan (*toerekenings, vatbaarheid*); hubungan batin (sikap psikis) orang yang melakukan perbuatan dengan perbuatannya, baik sengaja ataupun *culpa*; tidak adanya alasan yang menghapuskan pertanggungjawaban pidana pembuat.
b. Pertanggungjawaban pidana dalam arti sempit (*schuld in enge zin*), yang terdiri atas dua unsur, yaitu sengaja (*dolus*) dan alpa (*culpa*).

[99] Martiman Prodjohamadjojo, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1997, hlm. 33.
[100] *Ibid*

4. Kesengajaan

Wetboek Van Starfrecht tahun 1908 mendefinisikan kesengajaan sebagai "kehendak untuk melakukan atau tidak melakukan perbuatan-perbuatan yang dilarang atau diharuskan oleh undang-undang".[101] Dalam *Memorie Van Toelicting* mendefinisikan "pidana pada umumnya hendaknya dijatuhkan hanya pada barag siapa melakukan perbuatan dilarang, dengan dikehendaki dan diketahui".[102]

Berdasarkan definisi diatas, terdapat dua teori yaitu:[103]

a. Teori kehendak (*Wilsheorie*) adalah kehendak yang diarahkan pada terwujudnya perbuatan seperti dirumuskan dalam undang-undang.
b. Teori pengetahuan (*Voorstelingtheorie*) berpandangan bahwa untuk menghendaki suatu tindakan, orang lebih dahulu sudah harus mempunyai pengetahuan (gambaran) tentang tindakan sesuatu itu.

Dalam teori hukum pidana diIndonesia, corak kesengajaan dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu, 1) kesengajaan sebagai maksud, 2) kesengajaan sebagai kepastian keharusan, dan 3) kesengajaan sebagai kemungkinan.

Berdasarkan pendapat diatas, dengan demikian kesengajaan dibagi menjadi tiga corak, yaitu:[104]

---

[101] Mahrus Ali, *Op.Cit*, hlm. 174.
[102] Moeljatno, *Asas-Asas...*, *Op.Cit*, hlm. 171.
[103] *Ibid*, hlm. 171-172.
[104] Mahrus Ali, *Op.Cit*, hlm. 175.

a. Kesengajaan sebagai maksud, yaitu pelaku telah mengetahui dan menghendaki akibat dari perbuatannya, maksud diartikan sebagai maksud menimbulkan akibat tertentu.

b. Kesengajaan sebagai kepastian keharusan adalah dapat diukur dari perbuatan yang sudah mengerti dan menduga bagaimana akibat perbuatannya atau hal-hal mana nanti akan turut serta mempengaruhi akibat perbuatannya. Pembuat sudah mengetahui akibat yang akan terjadi jika ia melakukan suatu perbuatan pidana.

c. Kesengajaan sebagai kemungkinan, terjadi jika pelaku memandang akibat dari apa yang telah dilakukannya tidak sebagai hal yang akan terjadi melainkan sekedar sebagai kemungkinan yang pasti.

5. Perumusan Delik Culpa

Menurut Wirjono arti kata *culpa* yaitu kesalahan pada umumnya, tetapi didalam ilmu pengetahuan, hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan dari pelaku tindak pidana yang tidak seberat seperti kesengajaan yaitu kurang berhati-hati, sehingga akibat yang tidak disengaja, akan terjadi.[105]

Undang-Undang tidak memberi definisi apakah *culpa* itu kelalaian. Hanya memberi memori penjelasan (*Memorie van Toelichting*) mengatakan, bahwa *culpa* terletak antara sengaja dan

[105] Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia,* Alumni, Bandung, 1989, hlm. 67.

kebetulan. Bagaimana pun juga *culpa* itu dipandang lebih ringan dibanding dengan sengaja. [106]

Syarat utama untuk bisa dipidananya seseorang ialah adanya kesalahan orang itu. Kesalahan disini mempunyai arti seluas-luasnya, ialah dapat dicelanya perbuatan tersebut. Ini meliputi adanya perbuatan yang bersifat melawan hukum, kemampuan bertanggung jawab dari si pembuat, serta hubungan batin antara pembuat dengan perbuatannya kesengajaan atau kealpaan.[107]

Ada beberapa sarjana yang merumuskan syarat-syarat untuk adanya kealpaan, karena KUHP sendiri tidak memberikan definisi yang tegas mengenai kealpaan. Beberapa syarat kealpaan dari para sarjana yang diambil dari buku Asas-Asas Hukum Pidana (Moeljatno):[108]

Van Hamel mengatakan bahwa kealpaan itu mengundang dua syarat, yaitu:[109]

1) Tidak mengadakan penduga-penduga sebagaimana diharuskab oleh hukum. Mengenai ini ada dua kemungkinan, yaitu:
   a) Terdakwa berpikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar;

[106] Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008, hlm. 125.
[107] Sudarto, *Hukum Pidana...*, *Op.Cit*, hlm. 123.
[108] Moeljatno, *Asas-Asas..., Op.Cit,* hlm. 217.
[109] *Ibid.*

b) Terdakwa sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya.

2) Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum, yaitu tidak mengadakan penelitian, kebijaksanaan, kemahiran, atau usaha pencegah yang ternyata dalam keadaan-keadaan yang tertentu atau dalam caranya melakukan perbuatan.

Simon mengatakan: "isi kealpaan adalah tidak adanya penghati-hati di samping dapat diduga-duganya akan timbul akibat". Jadi kira-kira sama dengan Van Hammel di atas. Ini memang dua syarat yang menunjukan bahwa dakam batin terdakwa kurang diperhatikan benda-benda yang dilindungi oleh hukum atau ditinjau dari sudut masyarakat, bahwa dia kurang memperhatikan akan larangan-larangan yang berlaku dalam masyarakat.[110]

Dalam menyatakan adanya kealpaan pada seseorang harus ditentukan secara normatif dan tidak secara fisik. Untuk menentukan kealpaan seseorang, menurut Sudarto dalam bukunya Hukum Pidana I menjabarkan tidak akan mungkin diketahui bagaimana sikap batin pada seseorang yang sesungguh-sungguh, maka haruslah ditetapkan dari luar bagaimana seharusnya dia berbuat dengan mengambil ukuran sikap batin orang pada umumnya apabila ada dalam situasi yang sama dengan si pembuat.

[110] *Ibid*, hlm. 217-218.

"Orang pada umumnya" ini berarti bahwa tidak boleh orang yang paling cermat, paling hati-hati, paling ahli dan sebagainya. Ia harus orang biasa, seorang ahli biasa. Untuk adanya pemidanaan perlu adanya kekurang hati-hati yang cukup besar, jadi harus ada *culpa lata* (kealpaan berat yang menimbulkan kerugian atau bukan merenggut nyawa orang lain) dan bukannya *culpa levis* (kealpaan yang sangat ringan).[111]

Untuk menentukan adanya kealpaan, harus dilihat peristiwa demi peristiwa, yang harus memegang ukuran normatif dari kealpaan itu adalah hakim. Hakimlah yang harus menilai sesuatu perbuatan *in concreto* dengan ukuran norma penghati-hati dan penduga-duga, serta memperhitungkan di dalam segala keadaab dan keadan si pembuat.

Untuk menentukan kekurangan penghati-hati dari si pembuat dapat digunakan ukuran apakah ia "ada kewajiban untuk berbuat lain", kewajiban ini dapat diambil dari ketentuan undang-undang atau dari luar undang-undang, dengan memperhatikan segala keadaan apakah yang seharusnya dilakukan olehnya. Kalau ia tidak melakukan apa yang seharusnya ia lakukan, maka hal tersebut menjadi dasar untuk dapat mengatakan bahwa ia alpa.[112]

Undang-undang mewajibkan kepada setiap orang untuk melakukan sesuatu atau untuk tidak melakukan sesuatu. Misalnya dalam peraturan lalu lintas " ada ketentuan bahwa di sebuah

[111] Sudarto, *Hukum...*, *Op.cit*, hlm. 125.
[112] *Ibid*, hlm. 126.

persimpangan jalan, apabila datangnya bersamaan waktu, maka kendaraan dari kiri harus didahulukan". Apabila seorang pengendara dalam hal ini berbuat lain daripada yang diatur itu, maka apabila perbuatannya itu mengakibatkan tabrakan, sehingga orang lain luka-luka berat, maka ia dapat dikatakan karena kealpaannya mengakibatkan orang luka berat (Pasal 360 ayat 1 KUHP).[113]

Di luar Undang-undang pun ada aturan-aturan, yaitu berupa sebuah kebiasaan atau kepatutan dalam pergaulan hidup masyarakat yang harus diindahkan oleh seseorang. Misalnya ada seseorang yang tetap menghidupkan mesin mobi/motor ketika mengisi bensin dan mengakibatkan kebakaran, maka ia sedikitnya dinyatakan salah karena kealpaannya mengakibatkan hal tersebut dan dapat dipidana.[114]

Sebaliknya apa yang dilakukan oleh terdakwa dapat diterima oleh masyarakat, bahkan mungkin sesuai dengan hukum, maka tidaklah ada persoalan apakah ada *culpa* atau tidak. Dalam hal ini perbuatannya tidak bersifat melawan hukum. [115]

6. Tidak Adanya Alasan Pemaaf

Unsur terakhir didalam sebuah pertanggungjawaban pidana ialah tidak adanya alasan pemaaf. Alasan pemaaf adalah suatu alasan yang menghapuskan kesalahan dari si terdakwa, perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa tetap bersifat melawan hukum jadi tetap

[113] *Ibid*, hlm. 127
[114] *Ibid.*
[115] *Ibid.*

merupakan perbuatan pidana, tetapi tidak dipidana karena tidak ada kesalahan.[116]

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) alasan pemaaf dibagi menjadi tiga bentuk, yaitu:[117]

a. Daya paksa yang dirumuskan dalam pasal 48 KUHP yang berbunyi "Barangsiapa melakukan perbuatan pidana karena pengaruh daya paksa, tidak dipidana"
b. Pembelaan terpaksa yang melampaui batas yang dirumuskan dalam pasal 49 ayat 2 KUHP yang berbunyi: "Pembelaan terpaksa yang melampaui batas, yang langsung disebabkan oleh kegoncangan jiwa yang hebat karena serangan atau ancaman serangan itu, tidak dipidana"
c. Pelaksanaan perintah jabatan tanpa wewenang yang disadari oleh itikad baik yang dirumuskan dalam pasal 51 ayat 2 KUHP yang berbunyi "Perintah jabatan tanpa wewenang, tidak menyebaban

C. Tinjauan Umum tentang Pidana dan Pemidanaan

1. Pengertian Pidana

Menurut Moeljatno hukuman adalah hasil atau akibat dari penerapan hukum tadi yang maknanya lebih luas dari pada pidana, sebab mencakup juga keputusan hakim dalam lapangan hukum perdata, selanjutnya menurut beliau istilah hukuman berasal dari kata

[116] Moeljatno, *Asas-Asas...*, *Op.Cit*, hlm. 201.
[117] Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

"*Straf*" dan istilah dihukum yang berasal dari perkataan "*Wordt goestrafi*" yang merupakan istilah konvensional. Dalam hal ini beliau tidak setuju dengan istilah itu dan menggunakan istilah yang in konvensional, yaitu pidana.[118] Dan Sudarto menambahkan, menurut beliau istilah pidana lebih baik daripada hukuman.[119]

Andi hamzah membedakan istilah hukuman dan pidana yang dalam bahasa Belanda hanya dikenal satu istilah untuk keduannya, yaitu *Straf.* Istilah hukuman yaitu sebuah istilah umum untuk segala macam sanksi baik perdata, administrasi, disiplin dan pidana. Sedangkan istilah pidana diartikan sempit yang hanya berkaitan dengan hukum pidana.[120]

Sudarto mendefinisikan dengan pidana adalah nestapa yang dikenakan oleh Negara kepada seseorang yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang, sengaja agar dirasakan sebagai nestapa.[121]

Roeslan Saleh mengatakan bahwa pidana adalah reaksi atas delik, dan ini berujud suatu nestapa yang dengan sengaja ditimpakan Negara pada pembuat delik itu.[122]

Menurut Ted Honderich, "*Punishment is an authority's infliction of penalty (Something involving deprivation or distress) on*

---

[118] Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana,* Ctk. Ketiga, Alumni, Bandung, 2005, hlm. 1.
[119] *Ibid,* hlm. 2.
[120] Andi Hamzah, *Asas-Asas..., Op.Cit,*
[121] Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Ctk. Kedua, Alumni, Bandung, 1986, hlm. 109-110.
[122] Muladi dan Barda Nawawi Arif, *Op.Cit,* hlm. 2.

an offender for on an offence" (Pidana yaitu suatu penderitaan dari pihak yang berwenang sebagai hukuman [sesuatu yang meliputi pencabutan dan penderitaan] yang dikenakan kepada seseorang karena sebuah pelanggaran).[123]

Rupert Cross menganggap bahwa pidana berarti pengenaan penderitaan oleh Negara kepada seseorang yang telah dipidana karena suatu kejahatan.[124]

H.L.A Hart menyatakan bahwa pidana harus:[125]

a. Mengandung penderitaan atau konsekuensi-konsekuensi lain yang tidak menyenangkan
b. Dikenakan pada seseorang yang benar-benar atau disangka benar melakukan tindak pidana
c. Dikenakan berhubung suatu tindak pidana yang melanggar ketentuan hukum
d. Dilakukan dengan sengaja oleh orang lain selain pelaku tindak pidana.
e. Dijatuhkan dan dilaksanakan oleh penguasa sesuai dengan ketentuan suatu sistem hukum yang dilanggar oleh tindak pidana tersebut.

Berdasarkan pengertian pidana diatas, dapat disimpulkan bahwa pidana mengandung unsur-unsur dan ciri-ciri, yaitu:[126]

---

[123] *Ibid,* hlm. 2.
[124] Muladi, *Lembaga Pidana Bersyarat,* Alumni, Bandung, 1985, hlm. 22.
[125] *Ibid,* hlm. 22-23.
[126] Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op,Cit,* hlm. 4.

1. Pidana itu hakekatnya merupakan suatu pengenaan penderitaan atau akibat-akibat lain yang tidak menyenangkan.
2. Pidana itu diberikan dengan sengaja oleh orang atau badan yang mempunyai kekuasaan (oleh yang berwenang).
3. Pidana itu dikenakan kepada orang yang telah melakukan tindak pidana menurut undang-undang.

Berkaitan dengan pidana, di Indonesia bentuk pidana secara umum pengaturannya terdapat dalam pasal 10 KUHP, adalah:

a. Pidana pokok yang terdiri dari:
    1. Pidana mati
    2. Pidana penjara
    3. Pidana kurungan
    4. Pidana denda
b. Pidana tambahan yang terdiri dari:
    1. Pencabutan hak-hak tertentu
    2. Perampasan barang-barang tertentu
    3. Pengumuman putusan hakim

2. Pemidanaan

Teori pemidanaan 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 pemidanaan. Pemidanaan

dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu: Teori Absolut, Teori Relatif dan Teori Gabungan.

a. Teori Absolut

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.[127] Jadi dasar pijakan teori ini adalah pembalasan.

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 karena itu, pidana bukan hanya kepada sesuatu yang perlu dijatuhkan tetapi menjadi keharusan.[128]

Teori beranggapan bahwa setiap orang dalam keadaan apapun juga mampu untuk berbuat bebas sesuai dengan kehendaknya (*Capable of self determination).* Hal ini memberikan pembenaran untuk dilakukannya pembalasan.[129]

b. Teori relatif

Menurut teori ini memidana bukanlah untuk memuaskan tuntutan *absolute* dari keadilan. Pidana bukanlah sekedar untuk

[127] *Ibid,* hlm. 11.
[128] Andi Hamzah, *Asas-Asas..., Op.Cit,* hlm. 31.
[129] *Ibid,* hlm. 11-12.

melakukan pembalasan atau pengimbalan kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat. Oleh karena itu, teori inipun sering juga disebut teori tujuan (*utilitarian theory)*.[130]

Teori ini mencari dasar hukum pidana dalam menyelenggarakan tertib masyarakat dan akibatnya yaitu tujuan untuk prevensi terjadinya kejahatan.[131] Jadi dasar pembenaran adanya pidana menurut teori ini adalah terletak pada tujuannya. Pidana bukanlah (*quia peccatum set)* (karena orang membuat kejahatan) melainkan *"ne peccetur"* (supaya orang jangan melakukan kejahatan).[132]

Karl O. Christiansn menjelskan ada lima ciri pokok teori utilitarian atau teori relatif ini sebagai berikut:[133]

a. Tujuan pidana adalah pencegahan (*prevention).*
b. Pencegahan bukan tujuan akhir tetapi hanya sebagai sarana untuk mencapai tujuan yang lebih tinggi.
c. Hanya pelanggaran-pelanggaran hukum yang dapat dipersalahkan kepada si pelaku saja misal karena sengaja atau culpa yang memenuhi syarat untuk adanya pidana.
d. Pidana harus ditetapkan berdasar tujuannya sebagai alat untuk pencegahan kejahatan.

---

[130] Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op.Cit,* hlm. 16.
[131] Andi Hamzah, *Op.Cit,* hlm. 34.
[132] Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op.Cit,* hlm. 16
[133] *Ibid,* hlm. 17.

e. Pidana melihat kemuka (bersifat prospektif). Pidana dapat mengandung unsur pencelaan, tetapi baik unsur pencelaan maupun unsur pembalasan tidak dapat diterima apabila tidak membantu pencegahan kejahatan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat.

Mengenai tujuan pidana untuk pencegahan maka dibedakan menjadi dua macam yaitu pencegahan umum (*general prevention)* dan pencegahan khusus (*special prevention).*

1) Pencegahan Umum (*general prevention)*

Diantara teori-teori pencegahan umum ini, teori pidana bersifat menakut-nakuti merupakan teori yang paling lama dianut orang. Menurut teori pencegahan umum ini, pidana yang dijatuhkan kepada penjahat ditujukan agar orang-orang (umum) menjadi takut untuk melakukan sebuah kejahatan, penjahat yang dijatuhi pidana ini dijadikan contoh oleh masyarakat agar masyarakat tidak meniru dan melakukan perbuatan yang serupa dengan penjahat itu.[134]

Pengertian *general prevention* menurut J. Andreas tidak hanya mencakup adanya pengaruh pencegahan *(deterrent effect)* tetapi juga termasuk didalamnya pengaruh moral atau pengaruh

[134] Adam Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 3 Percobaan dan Penyertaan,* Raja Grafindo, Jakarta, 2002, hlm. 162.

yang bersifat pendidikan moral atau pengaruh yang bersifat pendidikan sosial dari pidana.[135]

2) Pencegahan Khusus

Yang dimaksudkan dengan prevensi khusu yaitu pengaruh pidana terhadap terpidana. Jadi, pencegahan kejahatan jika ingin dicapai oleh pidana dengan mempengaruhi tingkah laku si terpidana untuk tidak melakukan tindak pidana lagi. Ini berarti pidana bertujuan agar si terpidana itu berubah menjadi orang yang lebih baik dan berguna bagi masyarakat. Teori ini dikenal dengan sebutan *rehabilitation theory*.[136]

Teori pencegahan khusus ini dianut oleh Van Hammel yang berpendapat bahwa tujuan prevensi khusus yaitu untuk mencegah niat buruk pelaku *(deder)* bertujuan mencegah pelanggaran mengulangi perbuatannya atau mencegah pelaku untuk melaksanakan perbuatan jahat yang direncanakannya.[137]

Van Hammel membuat sebuah gambaran mengenai pemidanaan yang bersifat pencegahan khusus ini, sebagai berikut:[138]

a. Pidana selalu dilakukan untuk pencegahan secara khusus, yakni untuk menakut-nakuti orang-orang yang cukup dicegah

[135] Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Op.Cit,* hlm. 18.
[136] *Ibid.*
[137] Andi Hamzah, *Op.Cit,* hlm. 35.
[138] Adam Chazawi, *Op.Cit,* hlm. 166.

dengan cara menakut-nakutinya melalui penjatuhan pidana itu agar ia tidak melakukan niat jahatnya.

b. Tetapi,jika ia tidak dapat ditakut-takuti dengan cara menjatuhkan pidana, penjatuhan pidana harus bersifat memperbaiki dirinya (*reclasering).*

c. Apabila bagi penjahat tersebut tidak dapat lagi diperbaiki, penjatuhan pidana harus bersifat membinasakan atau membikin mereka tidak berdaya.

d. Tujuan satu-satunya dari pidana adalah mempertahankan tata tertib hukum di dalam masyarakat.

c. Teori Gabungan/Modern (*Vereningings theorien)*

Teori gabungan atau teori modern memandang bahwa tujuan pemidanaan bersifat plural, karena menggabungkan antara prinsip-prinsip relatif (tujuan) dan absolut (pembalasan) sebagai satu kesatuan. Teori ini bercorak ganda, dimana pemidanaan mengandung karakter pembalasan sejauh pemidanaan dilihat sebagai suatu kritik moral dalam menjawab tindakan yang salah. Sedangkan karakter tujuannya terletak pada ide bahwa tujuan kritik moral tersebut ialah suatu reformasi atau perubahan perilaku terpidana di kemudian hari.

Teori ini diperkenalkan oleh Prins, Van Hammel, Van List dengan pandangan sebagai berikut:[139]

[139] Djoko Prakoso, *Hukum Penitensier di Indonesia,* Liberty, Yogyakarta, 1988, hlm. 47.

1. Tujuan terpenting pidana adalah memberantas kejahatan sebagai suatu gejala masyarakat.
2. Ilmu hukum pidana dan perundang-undangan pidana harus memperhatikan hasil studi antropologi dan sosiologis.
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.

D. Tinjauan Umum Tentang Korporasi Sebagai Subyek Hukum

1. Pengertian Korporasi

Berbicara tentang korporasi maka kita tidak bisa melepaskan pengertian tersebut dari bidang hukum perdata. Sebab korporasi merupakan terminologi yang erat dengan badan hukum, dan badan hukum itu sendiri merupakan terminologi yang erat kaitannya dengan bidang hukum perdata.[140]

Secara etimologi tentang kata korporasi (Belanda: *corporatie*, Inggris: *corporation*, Jerman: *korporation*) berasal dari kata *corporatio* dalam bahasa latin. Seperti kata-

[140] Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawban Pidana Korporasi*, Kencana, Jakarta, 2010, hlm. 23.

kata *corporare*, yang banyak dipakai oleh orang zaman abad pertengahan atau sesudah itu. *Corporare* sendiri berasal dari kata *corpus* (Indonesia: badan) yang memberikan badan atau membadankan. Dengan demikian *corporatio* hasil dari pekerjaan membadankan, dengan perkataan lain badan yang dijadikan orang, badan yang diperoleh dengan perbuatan manusia sebagai lawan terhadap badan manusia, yang terjadi menurut alam.[141]

Muladi dan Dwidja Priyanto berpendapat bahwa korporasi itu berasal dari kata *corporare*, yaitu suatu badan yang mempunyai sekumpulan anggota (orang) dan anggota-anggota tersebut mempunyai hak dan kewajiban sendiri yang terpisah dari hak dan kewajiban tiap-tiap anggota.[142]

Menurut utrech/moh. Saleh Djindang berpendapat tentang korporasi:[143]

Korporasi adalah badan hukum yang beranggota, tetapi mempunyai hak kewajiban sendiri terpisah dari hak kewajiban anggota masing-masing.

Adapun menurut Yan Pramadya Puspa berpendapat apa yang dimaksud dengan korporasi yaitu:[144]

---

[141] Soetan K Malikoel Adil, *Pembaharuan hukum pidana kita*, PT Pembangunan, Jakarta, 1995, hlm. 83.
[142] Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Hukum Pidana*, STIH, Bandung, 1991, hlm. 19-20.
[143] Chaidir Ali, *Badan Hukum*, Alumni, Bandung, 1987, hlm. 64.
[144] Yan Pramadya Puspa, *Kamus Hukum*, CV Aneka, Semarang, 1977, hlm. 256.

Suatu perseroan yang merupakan badan hukum, korporasi atau perseroan disini yang dimaksud adalah suatu perkumpulan atau organisasi yang oleh hukum diperlakukan seperti seorang manusia (personal) ialah sebagai pengemban (pemilik) hak dan kewajiban hak menggugat ataupun digugat dimuka pengadilan.

Korporasi merupakan sebuah sebutan lazim yang digunakan dikalangan ahli hukum pidana untuk menyebutkan apa yang biasa dalam hukum lain khusus nya dalam hukum perdata, sebagai badan hukum dalam bahasa Belanda disebut *rechs persoon* dan dalam bahasa Inggris disebut *legal entities* atau *corporation.*[145]

Berdasarkan uraian sebelumnya ternyata dalam hukum perdata bahwa korporasi adalah badan hukum. Badan hukum sebagai gejala masyarakat adalah sesuatu yang riil, merupakan fakta yang sebenarnya dalam pergaulan hukum, walaupun tidak berwujud manusia atau benda yang dibuat dari besi, kayu dan sebagainya, yang menjadi penting bagi pergaulan hukum, badan hukum ini mempunyai kekayaan yang sama sekali terpisah dari kekayaaan anggotannya, yaitu dalam hal badan hukum ini berupa korporasi.[146]

---

[145] Rudi Prasetyo, *Perkembangan Korporasi dalam Proses Modernisasi Penyimpangan-penyimpangannya*, makalah disampaikan dalam *seminar nasional kejahatan korporasi*, FH UNDIP, 23-24 November 1989, hlm. 2.
[146] *Op.Cit*, Muladi dan Dwidja Priyatno, 1991, hlm. 28.

Lain halnya dengan pengertian korporasi menurut hukum pidana yang dapat dijumpai dalam konsep rancangan KUHP baru di buku I 2004-2005 Pasal 182 yang menyatakan:[147]

Korporasi adalah kumpulan terorganisir dan dari orang dan/atau kekayaan baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.

Pengertian korporasi dalam konsep rancangan KUHP baru tersebut mirip dengan pengertian korporasi dinegeri belanda sebagaimana terdapat dalam bukunya *van bammelen* yang berjudul *one strafrecht I het materiele strafrecht algemeen deel* antara lain menyatakan,... dalam naskah dari bab ini selalu dipakai dalil umum korporasi yang termasuk semua badan hukum khusus dan umum (badan hukum *privat* dan badan hukum publik), perkumpulan, yayasan, pendeknya semua perseroan yang tidak bersifat alamiah.[148]

Dengan demikian, ternyata korporasi menurut hukum pidana lebih luas pengertiannya bila dibandingkan dengan pengertian korporasi dalam hukum perdata. Sebab korporasi dalam hukum pidana bisa berbentuk badan hukum atau non

[147] *Ibid*, hlm. 32.
[148] J,m. Van Bammelen, *Hukum Pidana I Hukum Pidana Material bagian Umum*, diterjemahkan oleh hasnah, Binacipta, Bandung, 1986, hlm. 239.

badan hukum, sedangkan menurut hukum perdata korporasi memiliki kedudukan sebagai badan hukum.[149]

2. Sejarah dan Perkembangan korporasi sebagai Subjek Hukum Pidana

Perkembangan konsep korporasi sebagai subjek hukum pidana merupakan akibat dari perubahan-perubahan yang terjadi di masyarakat dalam menjalankan aktivitas usaha. Pada masyarakat yang masih sederhana kegiatan usaha cukup dijalankan oleh perseorangan. Namun dalam perkembangan masyarakat yang tidak lagi sederhana timbul kebutuhan untuk mengadakan kerja sama dengan pihak lain dalam menjalankan kegiatan usaha. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan melakukan kerja sama tersebut antara lain, terhimpunnya modal yang lebih banyak, tergabungnya keterampilan dalam suatu usaha jauh lebih baik dibandingkan dengan yang dijalankan oleh seorang diri, dan mungkin pula atas pertimbangan dapat membagi risiko kerugian.[150]

Peranan korporasi semakin penting sebagaimana dalam Kongres PBB VII tahun 1985 telah dibicarakan jenis kejahatan dalam tema "Dimensi Baru Kejahatan dalam Konteks Pembangunan", dengan melihat gejala kriminalitas merupakan suatu kelanjutan dari kegiatan dan pertumbuhan ekonomi dimana korporasi banyak

[149] *Op.Cit*, Muladi dan Dwidja Priyatno, 1991, hlm. 33.
[150] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Op.Cit*, hlm. 159.

berperan di dalamnya, seperti terjadinya penipuan pajak, kerusakan terhadap lingkungan hidup, yang dampaknya dapat merusak sendi-sendi perekonomian negara. Karena perkembangan dan pertumbuhan korporasi dampaknya dapat menimbulkan efek negatif, maka kedudukan korporasi mulai bergeser dari subyek hukum biasa menjadi subyek hukum pidana.[151]

Menurut Satjipto Rahardjo, penempatan korporasi sebagai sebuah subyek hukum pidana tidak lepas dari adanya modernisasi sosial, bahwa semakin modern masyarakat dan politik yang terdapat di situ maka kebutuhan akan sistem pengendalian hidup formal akan menjadi besar pula. Kehidupan sosial tidak dapat lagi diserahkan kepada pola aturan yang santai, melainkan dikehendaki adanya pengaturan yang semakin rapi terorganisasi, jelas dan terperinci. Sekalipun cara-cara yang seperti itu mungkin memenuhi kebutuhan kehidupan masyarakat yang semakin berkembang namun persoalan-persoalan yang ditimbulkan tidak kurang pula banyaknya.[152]

Dalam lingkup pembicaraan mengenai perkembangan konsep korporasi sebagai subjek hukum pidana, Rudhi Prasetya mengatakan bahwa timbulnya konsep badan hukum sekedar konsep dalam hukum perdata sebagai kebutuhan untuk menjalankan kegiatan usaha yang dianggap lebih berhasil. Korporasi (badan hukum) merupakan suatu ciptaan hukum, yakni pemberian status sebagai subjek hukum kepada

[151] *Op.Cit,* Muladi dan Dwidja Priyatno, 2010, hlm. 41.
[152] *Ibid,* Muladi dan Dwidja Priyatno, 2010, hlm. 42-43.

suatu badan, disamping subjek hukum berupa manusia untuk melakukan suatu tindakan hukum.[153]

Pemberian status subjek hukum khusus yang berupa badan hukum tersebut, dalam perkembangannya dapat terjadi karena berbagai alasan atau motivasi. Salah satu motivasinya adalah untuk memudahkan penentuan siapa yang bertanggung jawab di antara mereka yang terhimpun dalam badan tersebut, yakni secara yuridis dikonstruksikan dengan menunjuk badan hukum sebagai subjek yang bertanggungjawab. Oleh karena itu, dalam perkembangan korporasi sebagai subjek hukum diakui pula oleh bidang di luar hukum perdata, seperti dalam bidang hukum pidana.[154]

Pengakuan terhadap korporasi sebagai subjek hukum dalam hukum pidana penuh dengan hambatan-hambatan teoritis, tidak seperti pengakuan subjek hukum pidana pada manusia. terdapat dua alasan mengapa hal tersebut terjadi. *Pertama*, begitu kuatnya pengaruh teori fiksi yang dicetuskan oleh Von Savigny, yakni kepribadian hukum sebagai kesatuan-kesatuan dari manusia merupakan hasil dari suatu khayalan, kepribadian sebenarnya hanya ada pada manusia. [155]

Kedua, masih dominannya asas *universitas delinguere non potest* yang berarti bahwa badan-badan hukum tidak dapat melakukan tindak pidana dalam sistem hukum pidana di banyak negara. Asas ini merupakan hasil pemikiran dari abad ke-19, di mana kesalahan

[153] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Op.Cit,* hlm. 160.
[154] *Ibid,* hlm. 161.
[155] *Ibid,* hlm. 161.

menurut hukum pidana selalu disyaratkan dan sesungguhnya hanya kesalahan dari manusia, sehingga erat kaitannya dengan individualisasi KUHP.[156] Dalam konteks KUHP yang hingga saat ini masih diberlakukan di Indonesia, asas tersebut ternyata begitu memengaruhi munculnya Pasal 59 KUHP yang berbunyi "*Dalam hal-hal di mana pelanggaran ditentukan pidana terhadap pengurus, anggota-anggota badan pengurus atau komisaris-komisaris, maka pengurus, anggota badan pengurus, atau komisaris ternyata tidak ikut campur melakukan pelanggaran tindak pidana*".[157]

Pasal 59 KUHP tersebut esensinya berbicara mengenai tindak pidana yang hanya bisa dilakukan oleh manusia, tidak termasuk korporasi. Oemar Seno Adji berpendapat bahwa Pasal 59 KUHP menunjukan bahwa tindak pidana hanya dapat dilakukan oleh seorang/manusia. Fiksi badan hukum tidak berlaku dalam KUHP.[158] Sedangkan Van Bemmelen secara lebih rinci menyatakan bahwa pasal itu tidak membicarakan tindak korporasi, ia hanya memuat dasar penghapus pidana bagi anggota pengurus atas suatu pelanggaran yang dilakukan tanpa sepengetahuannya.[159]

Dalam perkembangannya, dua alasan di atas lama kelamaan mulai melemah pengaruhnya. Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya usaha untuk menjadikan korporasi sebagai subjek hukum dalam

---

[156] *Ibid.*
[157] *Ibid.*
[158] Oemar Seno Adji, *Hukum (Acara) Pidana dalam Prospeksi*, Erlangga, Jakarta, 1976, hlm. 167.
[159] Van Bemmelen, *Hukum Pidana 1: Hukum Pidana Materiil bagian Umum*, Binacipta, Bandung, 1987, hlm. 234.

hukum pidana, yaitu adanya hak dan kewajiban yang melekat padanya. Usaha tersebut dilatarbelakangi oleh fakta bahwa tidak jarang korporasi mendapat keuntungan yang banyak dari hasil kejahatn yang dilakukan oleh pengurusnya. Begitu juga dengan kerugian yang dialami oleh masyarakat yang disebabkan oleh tindakan-tindakan pengurus-pengurus korporasi. Oleh karenanya, maka dianggap tidak adil bila korporasi tidak dikenakan hak dan kewajiban seperti halnya manusia. kenyataan ini yang menyebabkan munculnya perkembangan korporasi sebagai subjek hukum dalam hukum pidana.[160]

3. Pertanggungjawaban Korporasi

Di dalam pertanggungjawaban korporasi mengenal dua teori pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi , diantaranya yaitu:

1. *Vicarious Liability* (Pertanggungjawaban Pengganti)

   Vicarious Liability lebih dikenal sebagai pertanggungjawaban pengganti, diartikan sebagai sebuah pertanggungjawaban menurut hukum seorang atas perbuatan salah yang dilakukan oleh orang lain. Barda Nawawi Arief berpendapat bahwa *vicarious liability* yaitu sebuah konsep pertanggungjawaban seseorang atas suatu kesalahan yang telah dilakukan oleh orang lain, seperti tindakan yang dilakukan yang masih berada dalam ruang lingkup

[160] *Op.Cit,* Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, hlm. 162.

pekerjaannya.[161] Dengan pengertian tersebut, doktrin teori ini pada dasarnya adalah untuk menjawab pertanyaan apakah terhadap seseorang dapat dikenakan pertanggungjawaban secara pidana atas tindak pidana yang dilakukan oleh orang lain. [162]

Pertanggungjawaban pidana yang umumnya hanya dapat terjadi jika pada diri pembuatnya terdapat unsur kesalahan, dengan *vicarious liabilty* diberikan pengecualian, di mana seseorang bertanggungjawab atas perbuatan yang dilakukan oleh orang lain. Pengecualian ini terjadi apabila ada hubungan kerja, sebagaimana dalam asas *responder superior*, dijelaskan sebagai bentuk adanya hubungan antara *master dan servant* atau antara *principal* dan *agent*, dimana berlaku adagium yang berbunyi *qui facit per alium facit per se* (seorang yang berbuat melalui orang lain dianggap dia sendiri yang melakukan perbuatan itu).[163]

2. *Identification* (Identifikasi)

Teori ini dikenal dengan istilah *direct corporate criminal liability*[164] pada dasarnya mengakui bahwa tindakan dari agen tertentu dari korporasi, selama tindakan itu berkaitan dengan korporasi, dianggap sebagai tindakan korporasi itu sendiri. Sehingga apabila perbuatan tersebut mengakibatkan terjadinya

---

[161] Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1994, hlm. 33.
[162] Hasbullah F. Sjawie, *Direksi Perseroan Terbatas serta Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 277.
[163] Mahrus Ali, *Asas-Asas Hukum Pidana Korporasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm. 119.
[164] *Ibid.*

tindak pidana atau kerugian, sesungguhnya perbuatan tersebut merupakan tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi. *Identification Doctrine* adalah doktrin yang menyatakan bahwa perusahaan dapat melakukan sejumlah delik secara langsung melalui orang-orang yang sangat berhubungan erat dengan perusahaan dan mereka tidak sebagai pengganti dan oleh karena itu pertanggungjawaban perusahaan tidak bersifat pertanggungjawaban pribadi.[165]

Doktrin ini berpandangan bahwa korporasi dianggap sebagai *directing mind* atau *alter ego*. Artinya, perbuatan *mens rea* para individu itu kemudian dikaitkan dengan korporasi. Jika individu diberi kewenangan untuk bertindak atas nama korporasi dan sedang menjalankan bisnis korporasi, *mens rea* para individu itu merupakan *mens rea* korporasi. Munculnya teori ini dikarenakan orang-orang yang identik dengan korporasi sangat bergantung kepada jenis dan struktur organisasi. Organisasi yang banyak hal disamakan dengan tubuh manusia.[166]

Secara 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.[167] *Pertama*, korporasi hanya bertanggung

[165] Sutan Remy Sjahdeini, *Op.Cit*, hlm. 87.
[166] Hasbullah F. Sjawie, *Op.cit,* hlm. 307.
[167] Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Grafiti Pers, Jakarta, 2006, hlm. 84.

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. 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 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. Di sini hal terpenting yang perlu ditemukan dan dibuktikan 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.

Mardjono Reksodiputro,[168] mengatakan bahwa dalam perkembangan hukum pidana di Indonesia ada tiga sistem pertanggungjawaban korporasi sebagai subjek tindak pidana, yaitu:

1) Pengurus korporasi sebagai pembuat, maka pengurus harus bertanggung jawab;
2) Korporasi sebagai pembuat, maka pengurus yang bertanggung jawab;
3) Korporasi sebagai pembuat dan yang bertanggung jawab.

Dalam hal pengurus korporasi sebagai pembuat dan penguruslah yang bertanggung jawab kepada pengurus korporasi dibebankan kewajiban tertentu. Kewajiban yang dibebankan itu sebenarnya adalah kewajiban korporasi. Pengurus yang tidak memenuhi kewajiban itu diancam dengan pidana. Dalam sistem ini terdapat alasan yang menghapuskan pidana. Sedangkan dasar pemikirannya adalah korporasi itu sendiri tidak dapat dipertanggungjawabkan terhadap suatu pelanggaran, melainkan selalu penguruslah yang melakukan delik, dan karena penguruslah yang diancam dan dipidana.[169]

[168] Hamzah Hatrik, *Asas Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, 1996, hlm. 30.
[169] Muladi dan Dwidja Priyatno, 2010, *Op.Cit*, hlm. 83-84.

E. Tinjauan Umum tentang Sejarah dan Pengertian Perkeretaapian di Indonesia

1. Sejarah PT. Kereta Api Indonesia

Sejarah perkeretaapian di Indonesia dimulai ketika pencangkulan pertama jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van de Beele tanggal 17 juni 1864. Sementara itu, pemerintah Hindia-Belanda membangun jalur kereta api negara melalui Staatssporwegen (SS) pada tanggal 8 April 1875.[170]

Sebagai salah satu perusahaan yang diambil alih dari penjajah Belanda oleh Pemerintah Indonesia pada masa kemerdekaan, kedudukan perkeretaapian di Indonesia tak lepas dari proses perjuangan yang telah dilakukan oleh bangsa ini dalam menggapai kemerdekaaan.[171] Penulis telah merangkum sumber mengenai sejarah perkeretaapian di Indonesia dari website http://kai.id yang berkaitan dengan sejarah perkeretaapian di Indonesia.

Dapat dikatakan bahwa secara de-facto hadirnya kereta api di Indonesia ialah dengan dibangunnya jalan rel sepanjang 26 km pada lintas Kemijen-Tanggung yan di bangun oleh NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Pembangunan jalan rel kereta api dimulai dengan pencangkulan pertama pembangunan badan rel oleh Gubernur Jendral Belanda Mr. L.A.J Baron Sloet van De beele

[170] https://kai.id/, diakses pada tanggal 25 September pukul 07.00 WIB.
[171] *Ibid.*

pada tanggal 17 Juni 1864. Jalur kereta api lintas Kemijen-Tanggung mulai dibuka untuk umum pada hari sabtu 10 Agustus 1867. Sedangkan landasan de-jure pembangunan jalan rel kereta api di jawa ialah disetujuinya undang-undang pembangunan jalan rel oleh pemerintah Hindia Belanda tanggal 6 April 1875.[172]

Perkembangan dalam dunia kereta api di indonesia terus berlangsung, begitupula dengan teknologinya. Tanggal 31 Juli 1995 diluncurkan KA Argo Bromo dan KA Argo Gede. Peluncuran kedua kereta api tersebut menandai apresiasi perkembangan teknologi kereta api di Indonesia dan sekaligus banyak dikenal sebagai embrio teknologi nasional.[173]

Transportasi kereta api dikenal sebagai moda transportasi yang ramah lingkungkan dan efisien waktu. Keselamatan perkeretaapian merupakan faktor yang sangat penting dalam sistem perkeretaapian di Indonesia. Hingga saat ini kereta api di indonesia masih dianggap sebagai tulang punggung sistem transportasi di berbagai wilayah di Indonesia, baik itu untuk angkutan barang maupun angkutan penumpang.[174]

[172] *Ibid.*
[173] Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, *Investigasi Kecelakaan Kereta Api,* Kementerian Perhubungan, Jakarta, hlm. 1-2.
[174] *Ibid.*

2. Pengertian Perkeretaapian di Indonesia

Manusia membutuhkan suatu sarana atau alat yang dapat membantu semua kegiatan mereka yang bergerak cepat dan sangat dinamis, sarana tersebut telah dikenal dengan sebutan transportasi. Transportasi mempunyai peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wawasan nusantara, serta memperkukuh ketahanan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.[175]

Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. 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.[176]

Indonesia sebagai suatu Negara pun telah memikirkan permasalahan transportasi dan menjadikannya sebagai proyek nasional salah satu dari transportasi nasional di Indonesia adalah transportasi darat kereta api. Sebagaimana yang termaksud dalam Undang-Undang

[175] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
[176] *Ibid.*

Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam ketentuannya yang berbunyi:

Pasal 2

Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan:

a. Asas manfaat;
b. Asas keadilan;
c. Asas keseimbangan;
d. Asas kepentingan umum;
e. Asas keterpaduan;
f. Asas kemandirian;
g. Asas transparansi;
h. Asas akuntabilitas; dan
i. Asas berkelanjutan.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang, secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Dengan ketentuan yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dapat dinyatakan bahwa kereta api adalah

bagian dari sistem transportasi nasional guna menunjang pembangunan nasional yang mengutamakan kepentingan umum.[177]

Di Indonesia perkeretaapian dibagi menjadi dua bagian, yaitu perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus. Perkeretaapian umum meliputi perkeretaapian antar kota dan perkeretaapian perkotaan, sedangkan perkeretaapian khusus meliputi perkeretaapian khusus untuk kepentingan industri, perkeretaapian khusus untuk kepentingan pertanian/perkebunan, perkeretaapian khusus untuk kepentingan pertambangan.[178]

Perkeretaapian dikuasai oleh negara sehingga memungkinkan bagi negara menggunakan wewenangnya melakukan pembinaan pada perkeretaapian yang meliputi, perencanaan, pengaturan, pembangunan, pemberdayaan dan pengawasan. Guna memudahkan pembinaan dalam perkeretaapian dibagi menjadi tiga, yaitu perkeretaapian tataran nasional, perkeretaapian tataran wilayah, perkeretaapian tataran lokal.

Perkeretaapian tataran nasional sebagaimana dimaksud adalah perkeretaapian yang menghubungkan secara menerus antar pusat kegiatan nasional, antara pusat kegiatan nasioal dan wilayah. Perkeretaapian tataran wilayah adalah yang menghubungkan secara menerus antar pusat kegiatan wilayah dan antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Sedangkan perkeretaapian

[177] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
[178] *Ibid.*

tataran lokal adalah perkeretaapian yang melayani perkotaan. Penyelenggaraan perkeretaapian umum dan khusus di indonesia terdapat di dalam pasal 17 sampai dengan Pasal 34 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang mengatur tentang Penyelenggaraan kereta api.

F. Pertanggungjawaban Pidana Dalam Perspektif Hukum Pidana Islam

Di dalam hukum islam terdapat subyek hukum, yaitu setiap pengemban kewajiban dan penerima hak dalam bermu'amalah. Subjek Hukum dibagi dua yaitu:

a. Manusia (*asy-syakhsiyah thabi'iyah)*

Manusia sebagai subjek hukum adalah manusia yang dapat dibebani hukum, disebut ***mukallaf***. Mukallaf adalah orang-orang yang telah dianggap mampu bertindak hukum, baik yang berhubungan dengan perintah Allah SWT maupun dengan laranganNya dan dapat mempertanggungjawabkan kepada Allah SWT. *Al-Mukallaf* (Bahasa Arab) yaitu yang dibebani hukum. Dalam usul fiqih, istilah *Mukallaf* disebut dengan *Mahkum 'alaih* (Subjek Hukum).[179]

[179] Tim Pengajar Hukum Perdata Islam FH-UI, *Subyek Hukum Dalam Hukum Islam,* PPT Presentasi.

b. Badan Hukum (*asy-syakhsiyah i'tibariah hukmiah)*.

Korporasi atau lebih dikenal Badan Hukum dalam Hukum Islam, menurut Hasbi Shiddieqy menggambarkan *syakhshiya* pada asalnya adalah *syakhshiya thabi'iyah* yang nampak pada setiap orang. Pandangan menetapkan bahwa disamping pribadi-pribadi manusia, ada lagu bermacam rupa mashalat yang harus mendapat perawat tertentu dan tetap di perlakukan biaya dan harus memelihara harta-harta waqaf yang dibangun untuk memeliharanya.[180]

Badan Hukum atau Korporasi dalam Islam disebut sebagai badan yang dianggap bertindak dalam hukum dan yang mempunyai hak-hak, kewajiban-kewajiban, dan perhubungan hukum terhadap orang lain atau badan lain. *Asy-syakhsiyah i'tibariah hukmiah* merupakan persekutuan (*Syirkah)* yang dibentuk berdasarkan hak dan memiliki tanggungjawab kehartaan yang terpisah dari pendirinya dan memperoleh hak dan kewajiban masing-masing.

Dasar Hukum ***Asy-syakhsiyah i'tibariah hukmiah*** terdapat dalam Surat Al-Qur'an:

[180] Ahmad Warso, *Kamus al-Munawir,* Edisi Kedua, Pustaka Progresif, Surabaya, 2002, hlm. 700.

Surat Shaad (38) ayat 24: yang berbunyi:

قَالَ لَقَدْ ظَلَمَكَ بِسُؤَالِ نَعْجَتِكَ إِلَىٰ نِعَاجِهِۦ ۖ وَإِنَّ كَثِيرًا
مِّنَ ٱلْخُلَطَآءِ لَيَبْغِى بَعْضُهُمْ عَلَىٰ بَعْضٍ إِلَّا ٱلَّذِينَ ءَامَنُوا۟
وَعَمِلُوا۟ ٱلصَّٰلِحَٰتِ وَقَلِيلٌ مَّا هُمْ ۗ وَظَنَّ دَاوُۥدُ أَنَّمَا فَتَنَّٰهُ فَٱسْتَغْفَرَ
رَبَّهُۥ وَخَرَّ رَاكِعًا وَأَنَابَ ۩ ﴿٢٤﴾

Artinya: "Sesungguhnya dia telah berbuat zalim kepadamu dengan meminta kambingmu itu untuk ditambahkan kepada kambingnya. Dan sesungguhnya kebanyakan dari orang-orang yang berserikat itu sebahagian mereka berbuat zalim kepada sebahagian yang lain, kecuali orang-orang yang beriman dan mengerjakan amal yang saleh; dan amat sedikitlah mereka ini". Dan Daud mengetahui bahwa Kami mengujinya; maka ia meminta ampun kepada Tuhannya lalu menyungkur sujud dan bertaubat."

Dalam hukum Islam Mengenal Asas Legalitas, Asas Larangan Memindahkan Kesalahan Pada Orang Lain, dan Asas Praduga Tak Bersalah, yang akan penulis bahas dibawah ini:

a. **Asas Legalitas** dalam hukum Pidana Islam (Fiqh Jinayah) berbunyi: " Tidak ada tindakan pidana dan tidak ada sanksi hukuman atas sesuatu tindakan tanpa ada aturannya atau tidak ada pelanggaran dan tidak ada hukuman sebelum ada Undang-Undang yang mengaturnya.[181]

b. **Asas Larangan Memindahkan Kesalahan Pada Orang Lain**

[181] Muhammad Daud Ali, *Hukum Islam: Pengantar llmu Hukum dan tata Hukum Islam di Indonesia*, Raja Grafindo, Jakarta, 2005, hlm. 131.

Asas ini adalah asas yang menyatakan bahwa setiap perbuatan manusia, baik perbuatan yang baik maupun perbuatan yang jahat akan mendapat imbalan yang setimpal. Seperti yang telah tertulis dalam **Surat Al-Mudatsir ayat 38**: *"Tiap-tiap diri bertanggung jawab atas apa yang telah diperbuatnya."* [182]

c. **Asas Praduga Tak Bersalah**

Asas praduga tak bersalah adalah asas yang menyadari bahwa seseorang yang dituduh melakukan suatu kejahatan harus dianggap tidak bersalah sebelum hakim dengan bukti-bukti yang meyakinkan menyatakan dengan tegas persalahannya itu. Asas ini berdasaran di dalam **Surat Al-Qur'an Al-Hujuraat ayat 12**: *"Hai orang-orang yang beriman, jauhilah kebanyakan purba-sangka (kecurigaan), karena sebagian dari purba-sangka itu dosa. Dan janganlah mencari-cari keburukan orang dan janganlah menggunjingkan satu sama lain."*[183]

Pertanggungjawaban hanya dibebankan pada orang yang masih hidup serta orang tersebut sudah mukallaf, jika seseorang belum mencapai umur baligh maka hukum tidak membebankan apapun kepadanya, hukum islam tidak membebankan hukum terhadap orang yang dalam keadaan terpaksa atau dipaksa, tidak juga terhadap orang yang hilang akal sehatnya dikarenakan bukan sebab yang disengaja seperti mabuk khamr.

---

[182] https://www.materipendidikan.info/2017/09/hukum-pidana-islam-pengertian-asas.html, 12 Februari 2018, jam 20.00 WIB.
[183] *Ibid.*

Pada dasarnya suatu perbuatan yang dilakukan dapat dianggap sebagai kejahatan atau sebagai perbuatan, bila didalamnya terdapat ketentuan lebih dahulu dalam nas, yang menentukan bahwa perbuatan tersebut sebagai perbuatan pidana, sehingga pelanggaran terhadap nas tersebut.

Adapun pengertian pertanggungjawaban pidana dalam syariat islam yaitu pembebanan seseorang dengan hasil (akibat) perbuatan (atau tidak ada perbuatan) yang dikerjakannya dengan kemampuan sendiri, dimana ia mengetahui maksud-maksud dan akibat-akibat dari perbuatannya itu.[184] Dapat dipertanggungjawabkan pidana seseorang jika seseorang itu memenuhi tiga syarat, yaitu; 1) adanya perbuatan terlarang, 2) mempunyai keinginan dan kemauan, 3) mengetahui akibatnya. Namun jika tidak terdapat ketiga hal tersebut dinyatakan tidak ada pertanggungjawaban baginya.

Pertanggungjawaban pidana merupakan suatu hal yang memiliki kaitan yang cukup erat dengan tindak pidana yang dilakukan oleh pelaku, yang di dalam hukum islam, tindak pidana biasa dikenal dengan istilah jarimah. Pada dasarnya, kata jarimah mengandung arti perbuatan buruk, jelek, atau dosa. Menurut Imam Al Mawardi, jarimah adalah perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh syara, yang diancam dengan hukuman had atau ta'zir.[185] Selain itu, pendapat lain menyebutkan jarimah adalah melakukan setiap perbuatan yang

[184] Ahmad Hanafi, *Asas-Asas Hukum Pidana Islam,* Bulan bintang, 1967, hlm. 121.
[185] Ahmad Wardi Muslich, *Pengantar dan Asas Hukum Pidana Islam Fikih Jinayah,* Sinar Grafika, Cet.1, Jakarta, 2004, hlm. 11.

menyimpang dari kebenaran, keadilan, dan jalan yang lurus (agama).[186]

Jarimah dibagi menjadi beberapa istilah, yaitu: [187]

1. Jarimah *Hudud*

   Jarimah Hudud yaitu sebuah tindak pidana yang macam dan sanksinya telah ditetapkan secara mutlak oleh Allah, sehingga manusia tidak berhak menetapkan hukuman lain selain hukuman yang ditetapkan berdasarkan ketentuan Allah dalam Al-Qur'an. Bentuk Jarimahnya meliputi: Perzinaan, *Qodzat* (menuduh zina), Minum Khamr (*Syurb al-khamr*), Pencurian (*Sariqah*), Perampokan (*Hirabah*), Pemberontakan (*al-baqhy*), dan Murtad (*ridda*h).

2. Jarimah *Qisas/Diyat*

   Jarimah *Qishash Diyat* adalah suatu kejahatan terhadap jiwa (menghilangkan nyawa) dan anggota badan (pelukan) yang diancam dengan hukuman *qishash* (serupa/semisal) atau hukuman diyat (ganti rugi dari sipelaku atau ahlinya kepada si korban atau walinya). Jarimahnya meliputi: Pembunuhan Sengaja, Pembunuhan semi sengaja, pembunuhan karena kesalahan, pelakunya sengaja, dan pelukaan semi sengaja.

3. Jarimah Ta'zir

---

[186] *Ibid.*

[187] A. Djazauli, *Fiqh Jinayah (Upaya Menanggulangi Kejahatan dalam Islam)*, Raja Grafindo, Jakarta, 2000, hlm. 12.

Menurut bahasa, Lafaz *ta'zir* berasal dari kata *azzara* yang berarti *man'u wa radda* (mencegah dan menolak). Menurut istilah, sebagaimana dimaksud oleh Al-Mawardi bahwa yang dimaksud dengan *ta'zir* adalah hukuman yang bersifat pendidikan atas perbuatan dosa (maksiat) yang hukumannya belum ditetapkan oleh syara. Jarimah ta'zir dibagi menjadi tiga bagian:

a. Jarimah hudud atau *qishash/diyat* yang subhat atau tidak memenuhi syarat, namun merupakan maksiat. Misalnya: percobaan pencurian, percobaan pembunuhan, pencurian dikalangan keluarga dan pencurian aliran listrik.
b. Jarimah-jarimah yang ditemukan oleh Al-Qur'an dan Al-Hadist, namun tidak ditentukan sanksinya. Misalnya: penghinaan, saksi palsu, tidak melaksanakan amanah, menghina agama, membahayakan kepentingan umum.
c. Jarimah-jarimah yang ditentukan oleh Ulil Amri untuk kemaslahatan umum. Dalam hal ini nilai ajaran Islam dijadikan pertimbangan kemaslahatan umum.

Pelaksanaan suatu jarimah tentu mengalami fase-fase (tingkatan waktu) fase-fase itu ialah:[188]

1. Fase Pemikiran dan Perencanaan *(Marhalah al-Tafkir*)

   Menurut syariat Islam pada fase ini tidak dianggap maksiat yang dapat dijatuhi hukuman. Ketentuan ini berdasarkan sabda Nabi

[188] Marsum, *Jinayat (Hukum Pidana Islam)*, Bag. Penerbitan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 1989, hlm. 152.

SAW: "*Tuhan memaafkan umatku dari apa yang dibisikkan atau yang dicetuskan dirinya selama ia tidak berbuat dan tidak mengeluarkan kata-kata. Seseorang hanya dapat dituntut karena kata-kata yang diucapkan dan perbuatan yang dilakukakan."*

2. Fase Persiapan (*Marhalah al-Tahdir*)

   Yaitu persiapan alat-alat yang dipakainya. Fase ini belum menjad maksiat, karena hal itu tidak dapat dihukum, kecuali persiapan itu sendiri sudah melanggar hak Tuhan dan Hak Asasi Manusia dengan yakin.

3. Fase Pelaksanaan (*Marhalah al-Tanfidzh*)

   Fase ini dianggap sebagai jarimah, yaitu perbuatan maksiat yang sudah dilakukan.

Setiap kejahatan yang dilakukan ditentukan di dalam Al-Qur'an maupun Hadist disebut sebagai *jarimah hudud*. Adapun kejahatan yang tidak ditentukan sanksinya oleh Al-Qur'an dan Hadist disebut *jarimah ta'zir*. Bentuk lain dari *jarimah ta'zir* adalah kejahatan-kejahatan yang bentuknya ditentukan oleh Ulil Amri tetapi sesuai atau tidak sesuai atau tidak bertentangan dengan nilai-nilai dan tujuan syariah. Perbedaan *jarimah hudud* dan *jarimah ta'zir* yang menonjol adalah:

a. Dalam jarimah hudud tidak ada pemaafan, baik oleh perorangan maupun oleh Ulil Amri. Bila seseorang telah melakukan jarimah hudud dan terbukti didepan pengadilan, maka hakim hanya bisa

menjatuhkan sanksi yang telah ditetapkan. Sedangkan dalam jarimah ta'zir kemungkinan pemaafan itu ada, baik dari perorangan maupun oleh Ulil Amri.

b. Dalam jarimah ta'zir hakim dapat memilih hukuman yang lebih tepat bagi sipelaku sesuai dengan kondisi pelaku, situasi lain dan tempat kejahatan. Sedangkan dalam jarimah hudud yang diperhatikan oleh hakim hanyalah kejahatan material.

c. Pembuktian jarimah hudud dan qishash harus dengan saksi atau pengakuan, sedangkan pembuktian jarimah ta'zir sangat luas kemungkinannya.

d. Hukuman had maupun qishash tidak dapat dikenakan kepada anak kecil, karena syarat menjatuhkan had sipelaku harus sudah baliq sedangkan ta'zir itu bersifat pendidikan dan mendidik anak kecil itu boleh.

Hukuman ta'zir dijatuhkan atas semua maksiat (kesalahan) yang tidak dapat diterapkan sanksinya dengan hukuman had, qishash atau kifarat.

Pengertian jarimah tersebut adalah pengertian yang umum, dimana jarimah disamakan dengan dosa dan kesalahan, karena pengertian kata-kata tersebut adalah pelanggaran terhadap perintah dan larangan agama, baik pelanggaran tersebut mengakibatkan hukuman duniawi maupun akhirat.

Terwujudnya pertanggungjawaban pidana harus memenuhi 3 (tiga) syarat:

1. adanya perbuatan yang diperintahkan/dilarang.
2. perbuatan tersebut dikerjakan seseorang dengan sadar (bukan dipaksa atau terpaksa);
3. pelaku menyadari terhadap akibat hukum yang akan timbul karena kelakuannya.

Suatu perbuatan tidak dapat dituntut sebagai perbuatan pidana, sebelum ada nas yang menentukan bahwa perbuatan tersebut sebagai perbuatan pidana, dalam aturan hukum islam terkenal dengan kaidah: " Perbuatan seseorang yang berakal tidak ada hukumnya sebelum ada nas yang menentukannya."[189] Kaidah yang kedua mengatakan: "Aturan pokok segala sesuatu dan semua pekerjaan itu diperbolehkan. Maksud kaidah kedua ini adalah, pada dasarnya setiap perbuatan itu boleh atau tidak diminta pertanggungjawaban, sehingga ada aturan hukum yang menentukannya.

Kemudian yang dimaksud perbuatan tersebut dikerjakan seseorang dengan sadar (bukan dipaksa atau terpaksa) adalah perbuatan tersebut tidak terpaksa dilakukan oleh seseorang, benar-benar atas kemauan dirinya sendiri. Ada beberapa definis mengenai paksaan yang diberikan oleh fuqaha: pertama "Paksaan adalah suatu perbuatan yang dilakukan oleh seseorang karena orang lain, yang

[189] Fakti Basansi, Al-Uqubah fi fiqh al- Islam, Mesir, dalam bahan kuliah Hukum Pidana Islam Tim Dosen Syariah IAIN SUKA, Fakultas Syariah IAIN SUKA, Yogyakarta, 1994, hlm. 45.

menghilangkan kerelaannya atau tidak sempurna lagi pilihannya." Definisi yang kedua: "Paksaan merupakan ancaman kepada seseorang untuk mengerjakan sesuatu perbuatan yang tidak dikehendaki, sehingga hilang kerelaannya." Dan definisi ketiga: "Paksaan adalah apa yang dilakukan seseorang terhadap orang lain yang membahayakan atau menyakitkannya." Dari ketiga definisi tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa paksaan itu dilakukan seseorang terhadap orang lain dengan ancaman yang membahayakan diri atau jiwanya.[190] Jadi perbuatan tersebut harus dilakukan secara sukarela tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pelaku menyadari terhadap akibat hukum yang akan timbul karena kelakuannya, yang dimaksud menyadari ialah, seseorang tersebut adalah orang yang telah sempurna daya pikirnya dan mempunyai kemampuan berfikir dan memilih perbuatannya, sehingga tahu akibat dari perbuatannya tersebut.[191]

Dengan adanya syarat-syarat tersebut, maka kita dapat mengetahui bahwa yang bisa dibebani pertanggungjawaban pidana hanya manusia, yaitu manusia yang berakal-fikiran, dewasa dan berkemauan sendiri. Jika tidak, maka tidak ada pertanggungjawaban atasnya, karena orang yang tidak berakal fikiran bukanlah orang yang mengetahui dan bukanlah orang yang mempunyai pilihan. Demikian

[190] *Ibid.*, hlm. 50.
[191] *Ibid.*

pula orang yang belum mempunyai kedewasaan tidak bisa dikatakan bahwa pengetahuan dan pilihannya telah menjadi sempurna.[192]

Oleh karena itu tidak ada pertanggungjawaban bagi kanak-kanak, orang gila, orang dungu, orang yang sudah hilang kemauannya dan orang yang dipaksa atau terpaksa.

Kemudian timbul pertanyaan tentang **badan-badan hukum, apakah bisa dikenakan pertanggungjawaban pidana atau tidak**. **Syari'at Islam** sejak awal telah mengenal bidang-bidang hukum. Hal ini terbukti dari kenyataan bahwa para fuqaha menamakan " Baitul mal" (perbendaharaan negara) sebagai "badan" (dyiat), yakni badan hukum (syahsun ma'nawi), demikian pula rumah-rumah sekolahan dan rumah-rumah sakit. Badan-badan ini dianggap mempunyai hak-hak milik dan mengadakan tindakan-tindakan tertentu terhadapnya. Akan tetapi badan-badan tersebut tidak bisa dibebani pertanggungjawaban pidana, karena pertanggung ini didasarkan atas adanya pengetahuan terhadap perbuatan dan pilihan, sedang kedua perkara ini tidak terdapat pada bahan-bahan hukum.[193] Korporasi dalam Islam disebut *Syahsun Ma'nawi* atau disebut badan hukum dalam islam.

Akan tetapi jika terjadi perbuatan-perbuatan yang dilarang dan yang keluar dari orang-orang yang bertindak atas nama badan hukum

[192] A, Hanafi, .., *Op.Cit*, hlm. 121.
[193] *Ibid.*

tersebut, maka orang-orang itulah yang bertanggungjawab atas perbuatannya.

Hukuman yang merupakan cara pembebanan pertanggungjawaban pidana dimaksudkan untuk memelihara ketentraman dan ketertiban masyarakat. Oleh karena itu sebenarnya hukuman harus disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat, yakni tidak boleh melebihi apa yang diperlukan untuk melindungi kepentingan masyarakat atau kurang dari yang diperlukan untuk menjauhkan akibat-akibat buruk dari perbuatan jarimah.[194]

Sesuatu hukuman dapat dianggap mewujudkan kepentingan masyarakat, manakala memenuhi syarat-syarat berikut ini, yaitu:

1. hukuman mempunyai daya kerja yang cukup, sehingga bisa menahan seseorang untuk tidak mengulangi perbuatannya;
2. hukuman tersebut juga mempunyai daya kerja bagi orang lain, sehingga ketika ia memikirkan akan membuat jarimah, maka terpikir pula olehnya bahwa hukuman yang akan menimpanya lebih besar daripada keuntungan yang diperolehnya;
3. ada persesuaian antara hukuman dengan jarimah yang diperbuat;
4. ketentuan hukuman bersifat umum, artinya berlaku untuk setiap orang yang memperbuat jarimah tanpa memandang pangkat, keturunan atau pertimbangan-pertimbangan lain. Hubungan hukum dengan pertanggungjawaban pidana ditentukan oleh sifat, keseorangan hukuman yang merupakan salah satu prinsip syari'at Islam dimana seseorang tidak bertanggungjawab kecuali terhadap jarimah yang telah diperbuatnya sendiri, dan bagaimanapun juga tidak bertanggungjawab atas perbuatan jarimah orang lain.

[194] *Ibid.*, hlm. 122.

Prinsip tersebut berkali-kali ditandaskan dalam Al-Qur'an (Surat al-An'am: 164 yang Artinya: "*Katakanlah (Muhammad) , "Apakah (patut) aku mencari tuhan selain Allah, padahal Dialah Tuhan bagi segala sesuatu. Setiap perbuatan dosa seseorang, dirinya sendiri yang bertanggung jawab. Dan seseorang tidak akan memikul beban dosa orang lain. Kemudian kepada Tuhanmulah kamu kembali, dan akan diberitahukan-Nya kepadamu apa yang dahulu kamu perselisihkan."* **Surat Fatir: 18) yang Artinya:** " *Dan orang yang berdosa tidak akan memikul dosa orang lain. Dan jika seseorang yang dibebani berat dosannya memanggil (orang lain) untuk memikul bebannya itu tidak akan dipikulkan sedikitpun, meskipun (yang dipanggilnya itu) kaum kerabatnya***.** *Sesungguhnya yang dapat engkau beri peringatan hanya orang-orang yang takut kepada (azab) Tuhan (sekalipun) mereka tidak melihat-Nya dan mereka melaksanakan salat. Dan barang siapa menyucikan dirinya, sesungguhnya dia menyucikan diri untuk kebaikan dirinya sendiri. Dan kepada Allah-lah tempat kembali."*[195]

Faktor yang mengakibatkan adanya pertanggungjawaban pidana ialah perbuatan maksiat, yakni perbuatan melawan hukum, mengerjakan perbuatan (larangan) yang dilarang oleh syari'at atau sikap tidak berbuat yang diharuskan oleh syari'at. Meskipun perbuatan melawan hukum menjadi sebab adanya pertanggungjawaban pidana, namun diperlukan dua syarat bersama-sama yaitu mengetahui (idrak) dan pilihan (ikthtiar). Jika salah satu syarat tidak ada, maka tidak ada pertanggungjawaban pidana. Apabila pertanggungjawaban pidana tergantung kepada adanya perbuatan melawan hukum, maka pertanggungan tersebut dapat bertingkat, menurut tingkatan perlawanannya terhadap hukum.[196]

[195] *Ibid.*, hlm. 123.
[196] *Ibid.*, hlm. 124.

Perbuatan melawan hukum adakalanya disengajakan (direncanakan) dan adakalanya karena kekeliruan atau dengan perkataan lain adakalanya karena kekeliruan atau dengan perkataan lain adakalanya sengaja atau kekeliruan (kealpaan). Kemudian sengaja itu dibagi menjadi dua, yaitu sengaja yang direncanakan dan sengaja biasa. Dan untuk kekeliruan juga dibagi menjadi dua yaitu kekeliruan benar dan keadaan lain yang dipersamakan dengan kekeliruan.[197]

Syariat islam dalam penerapan hukum bertujuan menciptakan ketentraman individu maupun masyarakat serta mencegah perbuatan-perbuatan yang bisa menimbulkan kerugian terhadap anggota masyarakat, serta harta beda maupun kehormatan.

Suatu larangan dan perintah saja tidak cukup mendorong seseorang untuk meninggalkan suatu perbuatan atau melakukannya. Untuk itu diperlukan suatu sanksi hukuman bagi seseorang yang melanggarnya.

Dalam kasus kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta yang sering terjadi karena ketidaksengajaan dari penjaga pintu perlintasan yang lupa dalam menutup pintu perlintasan, dan ada yang disebabkan oleh kelalaian sang pengemudi kendaraan ataupun Ptugas Pintu Perlintasan yang lalai dalam bertugas.

Pada Prinsipnya, menurut hukum Islam pertanggungjawaban pidana itu hanya dikenakan atas perbuatan yang dilakukan dengan

[197] *Ibid.*

sengaja yang dilarang oleh Syara, dan tidak dibebankan atas perbuatan yang terjadi karena kekeliruan. Keliru (Kealpaan) **Hal tersebut telah tercantum dalam firman Allah SWT dalam surat al-Ahzab ayat 5:**

> "*.... Dan tidak ada dosa atasmu terhadap apa yang kamu khilaf padanya, tetapi (yang ada dosanya) apa yang disengaja oleh hatimu. Dan adalah Allah Maha Pengampun lagi Maha Penyayang."*

Lupa. Pengertian Lupa yaitu tidak siapnya sesuatu pada waktu dibutuhkan, Nabi Muhammad SAW menyamakan Lupa dengan Keliru dalam sabdanya: " Dihilangkan dari umatku (Per-tanggungan jawab) perbuatan lupa atau keliru." Orang yang melakukan jarimah karena lupa ia bebas dari dosa diakherat dan bebas dari hukuman dunia. Tetapi ia tidak bebas kalau jarimah itu mengenai jiwa dan harta.

Selain dalil di atas, ada pengecualian dalam hal tindak pidana pembunuhan dan penganiayaan, dalam **al-Qur'an surat An-Nisa ayat 92 disebutkan:**

> *"Dan tidak layak bagi seorang mukmin membunuh seorang mukmin membunuh seorang mukmin (yang lain), kecuali karena tersalah (tidak sengaja), dan barang siapa membunuh seorang mukmin karena tersalah (hendaklah) ia memerdekakan seorang hamba sahaya yang beriman serta membayar diyat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh itu). Kecuali jika mereka (keluarga si terbunuh) bersedekah. Jika ia (si terbunuh) dari kaum yang memusuhi kamu, padahal ia mukmin. (hendaklah si pembunuh) memerdekakan hamba sahaya yang beriman. Dan jika (si terbunuh) dari kaum (kafir) yang ada perjanjian (damai) antara mereka dan kamu, (hendaklah si pembunuh) membayar diyat yang diserahkan kepda keluarganya (si terbunuh) serta memerdekakan hamba sahaya yang beriman. Barang siapa yang tidak mampu, hendaklah ia berpuasa dua bulan berturut-turut untuk penerimaan tobat dari Allah Dan adalah Allah Maha Mengetahui lagi Maha Bijaksana."*[198]

[198] Ahmad Azhar Basyir, *Ikhtiar Fikih Jinayat (Hukum Pidana Islam)*, UII Press, Yogyakarta, 2001, hlm. 30.

Dengan adanya ketentuan khusus tersebut, maka kelalaian atau ketidaksengajaan yang mengakibatkan matinya seseorang atau orang lain luka luka berat akan mendapatkan hukuman. Menurut hukum Islam, kesalahan yang dilakukan tanpa unsur kesengajaan tidak dapat dihukum terkecuali ada ketentuan yang mengaturnya.

BAB III

PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA KERETA API DAN PENGENDARA DI PERLINTASAN KERETA API

A. Pertanggungjawaban Hukum PT Kereta Api terhadap Kecelakaan antara Kereta api dengan Pengendara di perlintasan kereta api

Indonesia merupakan negara dengan tingkat pertumbuhan perekonomian yang berkembang. Untuk mendukung kelancaran pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, maka diperlukan sebuah moda transportasi nasional yang bisa membantu setiap kebutuhan orang di Indonesia yaitu moda transportasi darat kereta api. Kereta api adalah salah satu moda transportasi darat yang diminati oleh semua orang di Indonesia karena memiliki keunggulan dalam efiesiensi waktu, serta bebas macet, biaya terjangkau dan memiliki daya angkut penumpang atau barang yang cukup banyak.

Kereta api di Indonesia menjadi salah satu moda transportasi nasional di darat sebagaimana yang telah disebutkan di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam ketentuannya yang berbunyi:

Pasal 2 :

Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan:

a. Asas manfaat;
b. Asas keadilan;
c. Asas keseimbangan;
d. Asas kepentingan umum;
e. Asas keterpaduan;
f. Asas kemandirian;
g. Asas transparansi;
h. Asas akuntabilitas; dan
i. Asas berkelanjuta.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk melancarkan perpindahan orang dan/atau barang, secara masal dengan selamat, aman, nyaman, cepat, dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasioanal.

Dengan ketentuan yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dapat dinyatakan bahwa kereta api adalah bagian dari sistem transportasi nasional guna menunjang pembangunan nasional yang mengutamakan kepentingan umum.[199]

[199] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Kereta api memang memiliki keunggulan dibandingkan dengan moda transportasi yang lainnya, tetapi dari segi keunggulan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia sampai saat ini masih ada sebagian kasus terjadinya sebuah kecelakaan yang melibatkan kereta api dalam sebuah kecelakaan lalu lintas dengan pengguna jalan di sebuah perlintasan kereta api. Sampai saat ini masih banyak kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dan pengendara yang terjadi perlintasan kereta api khususnya di wilayah daerah operasional 6 PT KAI Yogyakarta. [200]Menurut Manajer Hukum PT. KAI Daerah Operasional 6 Yogyakarta berpendapat bahwa Kecelakaan lalu lintas antara kereta api dan pengendara di perlintasan kereta api rata-rata disebabkan oleh faktor *Human* (orang) karena kesalahan orang, baik itu dari pengendara yang lalai maupun dari petugas pintu perlintasan kereta api yang lalai juga.

Menurut data investigasi kecelakaan perkeretaapian di Indonesia 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, dan tahun 2016 terjadi 6 kecelakaan.[201] Sedangkan menurut Manajer Hukum PT KAI Daop 6 Yogyakarta data kasus kecelakaan yang terjadi di wilayah operasional 6 Yogyakarta terdapat 24 kasus kecelakaan yang terjadi di perlintasan kereta api.

---

[200] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6, Yogyakarta, 11 Desember 2017

[201] 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 20 April 2017 Pukul 08.30 WIB.

Tingginya angka kecelakaan kereta api di indonesia merupakan permasalahan yang belum bisa sepenuhnya diatasi oleh PT. Kereta Api Indonesia, dalam hal ini memang masyarakat belum begitu memahami peraturan mengenai perlintasan kereta api yang tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Pekeretaapian, dan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

Menurut Manajer Hukum PT. Kereta Api Indonesia Daop 6 Yogyakarta[202], memberi himbauan kepada masyarakat semuanya untuk memahami tata tertib peraturan rambu-rambu yang ada di perlintasan kereta api, jika sudah ada suara sirene dan pintu perlintasan kereta api sudah mulai menutup jangan coba-coba untuk menerobos palang pintu yang sudah tertutup. Oleh karena itu, masyarakat sebagai pengguna kendaraan maupun pejalan kaki harus meningkatkan kewaspadaan, berhati-hati dan mematuhi rambu-rambu di perlintasan kereta api yang ada agar bisa melintas dengan selamat.

Peraturan yang menjelaskan setiap pengguna jalan yang harus berhenti dan mendahulukan lewatnya kereta api telah tercantum di dalam:

[202] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6, Yogyakarta, 11 desember 2017

1. Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian[203] yang berbunyi:

   " Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api".

2. Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian yang berbunyi:

   "Untuk Melindungi keselematan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api".

3. Pasal 110 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009[204] tentang Lalu Lintas dan Angkutan KA yang berbunyi:

   (1) Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

4. Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009[205] tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

   "Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib:

   a. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau isyarat lain;
   b. Mendahulukan kereta api; dan

[203] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
[204] Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan KA.
[205] Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Sanksi bagi pengguna jalan/orang yang mengemudikan kendaraan jika menerobos pintu perlintasan kereta api, terdapat di dalam Pasal 296 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

" Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Didalam Pasal 110 ayat (4) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Kereta Api, Perlintasan kereta api mempunyai fungsi hanya sebagai alat pengaman untuk lewatnya perjalanan kereta api dan bukan menjadi rambu-rambu lalu lintas. Jadi dapat ditarik kesimpulannya seluruh masyarakat sebagai pengendara maupun pejalan harus memahami dengan teliti mengenai peraturan tentang kereta api dan mendahulukan lewatnya perjalanan kereta api, apabila suara sirene perlintasan sudah bunyi dan pintu sudah mulai menutup seluruhnya maka seluruh pengendara wajib berhenti untuk mendahulukan lewatnya kereta api.

Penulis akan memaparkan salah satu kasus kecelakaan kereta api dengan pengendara mobil, sebagai kasus yang terjadi di perlintasan kereta api. Untuk lebih jelasnya penulis memaparkan kasus pidana dengan register perkara Nomor: 51/Pid. B/ 2012/ PN. Klt. Dengan terdakwa Tumino seorang penjaga pintu perlintasan kereta api yang dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukan yaitu sebagai berikut:

Bahwa Terdakwa adalah seorang petugas pintu perlintasan kereta api di Dk. Jatipuro, Ds. Jatipuro, Kec. Trucuk, Kab. Klaten yang tugasnya mengamankan jalannya kereta api dengan menutup palang pintu perlintasan apabila akan ada kereta api yang akan lewat dan membukakan kembali pintu perlintasan apabila kereta api telah lewat. Kondisi cuaca saat akan terjadinya sebuah kecelakaan hujan deras dan jarak pandang pun terbatas. Hari Minggu Tanggal 15 Januari 2012 Sekitar pukul 19.45 WIB terdakwa mendapat pemberitahuan dari stasiun Klaten bahwa

akan ada kereta api Pramex Nomor Loko K320701 tujuan solo yang akan melintas sehingga genta pemberitahuan berbunyi dan disusul pemberitahuan melalui telpon dari pos jaga Ketandan I dan Ketandan II yang jaraknya sekitar 100 meter.

Bahwa dalam jarak pandang 300 meter terdakwa melihat ada kereta api Pramex yang akan melintas berjalan dari arah Yogyakarta menuju Solo pada jalur rel sebelah kanan yang dikemudikan oleh Masinis saksi Rochmad Murdiyanto dengan kecepatan 80 Km/jam yang ditandai dengan sinar lampu kereta api. Akan tetapi terdakwa tidak keluar dari pos jaga untuk

memberikan tanda semboyan 1 sebagai isyarat kepada saksi Rochmad Murdiyanto selaku masinis kereta api tersebut kalau palang Pintu Perlintasan kereta api sudah dalam keadaan tertutup.

Bahwa terdakwa melihat kereta api pramex sekitar 300 meter dan palang pintu belum Terdakwa tutup karena Terdakwa menduga arus lalu lintas sepi dan hujan deras sehingga Terdakwa tidak menyangka tidak ada mobil yang melintas ternyata ada mobil travel yang melintas dan terjadi kecelakaan tersebut.

Bahwa pada saat bersamaan saksi Yatin Sugeng Raharjo selaku pengemudi mobil Mitsubishi trevel putri biru No. Pol : AD-1725-AC yang akan melintas di jalan DPU antara Mlese-Trucuk yaitu dipalang Pintu Perlintasan Kereta Api Dk. Jatipuro, Ds. Jatipuro, Kec. Trucuk, Kab. Klaten tersebut bahwa terdakwa mendengar bunyi semboyan 35 (Klakson Kereta Api) berulang-ulang sebagai tanda bahaya dari kereta api yang akan melintas tersebut, sehingga karena jaraknya sudah dekat dan kereta api yang dikemudikan oleh Masinis saksi Rochmad Murdiyanto dengan kecepatan tinggi serta palang pintu perlintasan masih dalam posisi vertikal/ berdiri belum ditutup oleh terdakwa yang saat itu juga roda depan mobil Mitsubishi trevel putri biru No. Pol : AD-1725-AC yang dikemudikan oleh saksi Yatin Sugeng Raharjo sudah masuk keperlintasan dan menginjak rel kereta api, karena keteledoran terdakwa yang tidak mentup pintu perlintasan dan jarak antara kereta api dengan mobil sangat dekat maka tabrakan pun tak bisa

dihindari, akhirnya kereta api yang dikemudikan oleh masinis saksi Rochmad Murdiyanto menabrak body samping mobil tersebut.

Bahwa akibat keteledoran terdakwa, saksi korban Yatin Sugeng Raharjo, Umur 30 Tahun, Laki-Laki, tempat tinggal : Dk. Gesing Tr.02/05, Ds. Jatipuro, Kec. Trucuk, Kab. Klaten mengalami luka-luka yaitu kepala bagian belakang sobek, punggung beset-beset, tangan kanan dan kiri lecet serta sadar lalu di bawa ke rumah sakit islam Klaten sesuai dengan hasil Visum Et Repertum Nomor : 07/I/Vis/2012, tanggal 28 Januari 2012 yang dibuat dan ditanda tangani oleh dr. Em. Sutrisna.

Dari kasus yang telah dipaparkan di atas, penulis akan menjawab **Rumusan Masalah Pertama : Bagaimana bentuk pertanggungjawaban hukum PT Kereta Api terhadap kecelakaan antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api?**

Menurut Manajer Hukum PT. KAI DAOP 6 Yogyakarta,[206] berpendapat bahwa PT. KAI bisa bertanggung jawab atas kasus kecelakaan yang terjadi di perlintasan kereta api, jadi harus dilihat dulu dari kronologi kecelakaan nya seperti apa, apabila dari kronologi di tempat kejadian kecelakaan atas hasil penyelidikan dan penyidikan bahwa apabila memang terbukti atas fakta-fakta dilapangan jika penjaga pintu perlintasan kereta memang benar lalai dalam menjalankan tugasnya sebagai penjaga pintu perlintasan dan tidak menjalankan prosedur yang semestinya maka dari pihak PT. Kereta Api akan memberikan ganti rugi kepada pihak korban. Di

[206] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6, Yogyakarta, 11 Desember 2017

dalam Pasal 159 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi "Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasiaan angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga bisa membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian. **Jadi PT KAI bisa bertanggung jawab** apabila pihak ketiga bisa membuktikan kesalahan dari pegawai kereta api.

Apabila terbukti pegawai kami melakukan kesalahan dalam bertugas, tidak mengikuti prosedur sebagai penjaga palang pintu perlintasan yaitu[207] :

1. PJL (Penjaga Pintu Perlintasan) tidak segera membunyikan sirine dan menutup pintu perlintasan kereta api setelah bel genta dibunyikan.
2. PJL dilarang untuk membuka pintu perlintasan kereta api, sebelum kereta api lewat atau ada perintah dari siapapun, kecuali ada atasan langsung yang bertanggung jawab.
3. PJL tidak dibolehkan meninggalkan pos jaga perlintasan untuk keluar dari zona perlintasan atau mewakilkan ke siapapun.

Dan prosedur tentang PJL (Penjaga Pintu Perlintasan Kereta Api) dikuatkan landasan hukumnya yang telah tercantum di Pasal 93 ayat (4) huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 24 Tahun 2015[208] yaitu:

---

[207] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017

[208] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 24 Tahun 2015

1. Mengetahui dan memahami peraturan perundang undangan - yang terkait dengan operasi kereta api terutama tanda dan marka;
2. Mampu mengoperasikan peralatan perlintasan dan perlatan kerja lainnya;
3. Mengetahui, memahami, dan menguasai jadwal perjalanan kereta api di wilayah kerjanya;
4. Mampu dan cakap mengoperasikan peralatan telekomunikasi perkeretaapian;
5. Mampu dan cakap mengambil tindakan darurat dalam hal peralatan perlintasan kereta api tidak berfungsi;
6. Mengetahui, memahami dan menguasai wilayah kerjanya terhadap perjalanan kereta api; dan
7. Pengetahuan, keterampilan, dan sikap dalam menjaga pelintasan kereta api.

Jadi, dapat ditarik kesimpulan dari hasil kronologis penyelidikan dan penyidikan apabila terbukti penjaga pintu perlintasan memang benar-benar melakukan kesalahan yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan menimbulkan korban maka pihak PT. KAI bisa bertanggung jawab atas kejadian kasus kecelakaan lalu lintas di perlintasan kereta api, dan PT KAI bertanggung jawab,dan **bentuk pertanggungjawaban hukumnya** dengan mengasuransikan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian sarana ataupun prasarana kereta api sesuai dalam Pasal 169 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang berbunyi:

"Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api".

Apakah PJL (Penjaga Pintu Perlintasan) yang sedang melakukan dinas dalam menjaga pos pintu perlintasan kereta api, bisa tidak dipertanggungjawabkan pidana?

Menurut hasil wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten,[209] menyebutkan bahwa pertanggungjawaban pidana hanya bisa dikenakan pada orang (person) terjadi apabila sebelumnya seseorang telah melakukan tindak pidana. Moeljatno mengatakan "orang tidak mungkin dipertanggungjawabankan pidana kalau dia tidak melakukan perbuatan pidana.

Meskipun seseorang tersebut telah melakukan tindak pidana dan memenuhi unsur pidana belum tentu juga orang itu melakukan perbuatan pidana, karena masih memerlukan unsur kesalahan yang merupakan pertanggungjawaban perbuatan untuk dapat orang tersebut dipidana yaitu :[210]

1. Adanya kemampuan bertanggung jawab;
2. Adanya sikap batin atas perbuatannya yang berupa, kesengajaan atau kealpaan;
3. Adanya keinsyafan atas perbuatannya; dan
4. Tidak ada alasan pemaaf.

[209] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017.
[210] Soeharto RM, *Hukum Pidana Materiil,* Sinar Grafika, Jakarta, 1993, hlm. 25-26.

Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[211] menyebutkan bahwa penjaga pintu perlintasan kereta api memang bisa dikenakan pertanggungjawaban pidana, apabila dia sebagai penjaga pintu perlintasan kereta api melakukan kesalahan dalam bertugas yaitu melakukan kelalaian atau kesengajaan yang dikehendakinya, dari putusan yang telah diuraikan diatas dalam kasus pidana dengan register perkara Nomor: 51/Pid. B/ 2012/ PN. Klt. memang si Terdakwa mengakui bahwa dirinya telah melakukakan kelalaian yang dikehendaki karena tidak menutup pintu perlintasan, karena si Terdakwa menduga arus lalu lintas dijalan yang melewati perlintasan kereta api sepi dan posisi saat itu hujan deras, dan tidak berpikir akan ada kendaraan yang akan melintasi perlintasan kereta yang dia jaga.

Hasil Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[212], memberikan pendapatnya kepada penulis, apabila si penjaga pintu perlintasan sedang melakukan tugas dan melaksanakan tugasnya sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yaitu sudah membunyikan sirine dan menutup pintu perlintasan tetapi fakta dilapangannya pengendaran nekat mengankat pintu perlintasan dan menerobosnya, disitu sudah jelas bahwa yang salah dari pihak pengendara yang lalai dalam berkendara karena telah melanggar. Akan tetapi, jika si penjaga pintu perlintasan ini tidak menjalankan tugasnya sesuai dengan Standar Operasional Prosedur yaitu tidak melakukan kewajibannya untuk membunyikan sirine dan menutup pintu perlintasan serta tidak keluar dari pos penjagaan untuk memberikan sinyal aman kepada

[211] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017
[212] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017.

masinis, dan dari perbuataannya menimbulkan kecelakaan yang mengakibatkan luka berat maupun meninggal dunia, jelas disini penjaga pintu perlintasan melakukan kesalahan karena telah lalai dalam bertugas, maka penjaga pintu perlintasan bisa dikenai pertanggungjawaban pidana.

Unsur-unsur pertanggungjawaban seseorang diantaranya dapat dilihat dari :[213]

1. Unsur-unsur telah dipenuhi dalam arti bahwa apa yang diatur dalam rumusan delik dipenuhi;
2. Sehat jasmani dalam arti tidak cacat mental;
3. Berumur dalam arti dapat berpikir dan membedakan mana perbuatan yang dilarang dan mana perbuatan yang tidak dilarang;
4. Tidak adanya alasan pemaaf.

Jika unsur-unsur yang tersebut di atas tidak ada, maka orang yang bersangkutan tidak dinyatakan bersalah mempunyai pertanggungjawaban pidana, sehingga tidak bisa dipidana. Oleh karena itu untuk adanya kesalahan dalam arti seluas-luasnya (pertanggungjawaban pidana) orang yang bersangkutan harus dinyatakan apakah perbuatannya bersifat melawan hukum atau tidak, jika tidak melawan hukum maka tidak perlu menetapkan kesalahannya.

Dari uraian di atas, kemampuan bertanggung jawab merupakan salah satu syarat untuk pertanggungjawaban pidana. Seserorang dikatan mampu

[213] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017.

bertanggung jawab jika jiwanya sehat. Ada dua faktor untuk 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.[214]

Berdasarkan putusan kasus yang tercantum di putusan dengan perkara Nomor: 51/Pid. B/ 2012/ PN. Klt. Terdapat bukti bahwa Terdakwa sebagai petugas palang pintu perlintasan:

1. Terdakwa tidak keluar dari pos penjagaan untuk meberikan isyarat tanda aman bagi saksi Rochmad Murdiyanto selaku masinis KA Paramex yang akan melintas.
2. Bahwa Terdakwa memang benar terlambat untuk menutup pintu perlintasan setelah mendapat pemberitahuan bel genta dari stasiun Klaten, karena menduga lalu lintas sepi dan hujan deras ketika itu.

Hasil Wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[215] menyebutkan bahwa PJL (Penjaga Pintu Perlintasan) bisa dipertanggungjawabkan apabila:

1. Tidak ada alasan pemaaf;
2. Tidak ada alasan pembenar;
3. Kelalaian yang disengaja dalam melakukan tugasnya sebagai penjaga pintu perlintasan (PJL).

[214] Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Sistem Pertanggungjawaban..., Op.Cit,* hlm. 30.
[215] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017

Dan pertanggungjawaban pidana terhadap petugas pintu perlintasan kereta api dapat dikenakan jika dibuktikan dalam 2 hal, yaitu[216]:

1. Perbuatannya :
   a. Apabila melanggar prosedur tugas PJL PT. KAI yaitu:
      1) PJL (Penjaga Pintu Perlintasan) tidak segera membunyikan sirine dan menutup pintu perlintasan setelah bel genta dibunyikan.
      2) PJL dilarang untuk membuka pintu perlintasan kereta api, sebelum kereta api lewat atau ada perintah dari siapapun, kecuali ada atasan langsung yang bertanggung jawab.
      3) PJL tidak dibolehkan meninggalkan pos jaga perlintasan atau mewakilkan ke siapapun.
   b. Apabila melanggar ketentuan Pasal Pasal 93 ayat (4) huruf b Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2015 yang berbunyi " Penjaga Pintu Perlintasan (PJL):
      1. Mengetahui dan memahami peraturan perundang-undangan yang terkait dengan operasi kereta api terutama tanda dan marka;
      2. Mampu mengoperasikan peralatan perlintasan dan peralatan kerja lainnya;
      3. Mengetahui, memahami, dan menguasai jadwal perjalanan kereta api di wilayah kerjanya;
      4. Mampu dan cakap mengoperasikan peralatan telekomunikasi perkeretaapian;

[216] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017

5. Mampu dan cakap mengambil tindakan darurat dalam hal peralatan perlintasan kereta api tidak berfungsi.

c. Apabila melanggar Pasal yang berkaitan dengan tindak pidana yang dilakukan oleh PJL (Penjaga Pintu Perlintasan) yang berhubungan dengan Kealpaan.

2. Kesalahannya:

1) Penjaga Pintu Perlintasan (PJL) sehat secara mental atau sadar atas apa yang dilakukannya;

2) Kesalahan tersebut dilakukan karena sengaja ataupun alpa.

Apabila semuanya itu dapat dibuktikan maka penjaga pintu perlintasan dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana, dan jika tidak bisa dibuktikan maka penjaga pintu perlintasan tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana.

Hasil wawancara dengan Manager Hukum PT. KAI Daop 6 Yogyakarta[217], menyebutkan bahwa untuk dapat dikenakannya pertanggungjawaban pidana kepada penjaga pintu perlintasan maka harus diliat dulu dari kronologi kejadiannya bagaimana, apakah memang penjaga pintu perlintasan terbukti bersalah atau tidak diliat dari hasil penyelidikan dan penyidikan pihak berwajib yaitu kepolisian. Jika memang penjaga pintu perlintasan memenuhi unsur pertanggungjawaban pidana yaitu:

1. Unsur-unsur telah dipenuhi dalam arti bahwa apa yang diatur dalam rumusan delik dipenuhi;

[217] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017

2. Sehat jasmani dalam arti tidak cacat mental;
3. Berumur dalam arti dapat berpikir dan membedakan mana perbuatan yang dilarang dan mana perbuatan yang tidak dilarang;
4. Tidak adanya alasan pemaaf.

Jika unsur-unsur diatas telah dipenuhi, maka penjaga pintu perlintasan bisa dikenakan pertanggungjawaban pidana, jika dari unsur diatas tidak ada unsur yang dipenuhi maka penjaga pintu perlintasan tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana. Yang tidak dapat dipertanggungjawabkan pidana kepada penjaga pintu perlintasan yaitu jika penjaga pintu perlintasan telah menjalankan Standar Operasional Prosedur PJL, dan kemudian setelah pintu perlintasan telah ditutup kemudian pengendara berusaha membuka pintu perlintasan dengan mengangkatnya dan kemudian pengendara tersebut menerobos, disini penjaga pintu perlintasan tidak bersalah, dan yang bersalah pihak pengendara sendiri.[218]

Dari kasus sebagaimana yang telah di uraikan di atas putusan yang telah ditetapkan oleh hakim dalam putusan dengan perkara Nomor: 51/Pid. B/ 2012/ PN. Klt, dapat ditarik benang merahnya bahwa Terdakwa Tumino telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana Karena Kealpaannya Menyebabkan Orang Lain Luka Berat dan telah memenuhi unsur-unsur sebagaimana tersebut dalam pasal 360 ayat (1). KUHP "Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain

[218] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017

mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun".

Selain itu, tidak adanya alasan apapun yang dapat menghilangkan perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh Terdakwa. Oleh karena itu terdakwa dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukannya. Kesimpulannya dari kasus yang telah dipaparkan di atas, Penjaga Pintu Perlintasan (PJL) bisa dipertanggungjawabkan pidana.

B. PT. Kereta Api Indonesia dapat dipertanggungjawabkan pidana terhadap peristiwa kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api

Untuk dapat mengetahui apakah PT. KAI dapat dipertanggungjawabkan maka penulis menggunakan dua teori pidana korporasi, yaitu :

a. Teori Identifikasi *(Identification Theory)*

Untuk dapat membebankan pertanggungjawaban pidana kepada suatu korporasi, siapa yang melakukan tindak pidana tersebut harus mampu diidentifikasi oleh penuntut umum, dan teori ini menyatakan bahwa tindakan orang (personal korporasi) benar-benar merupakan tindakan korporasi. Dasar teori ini adalah tanggung jawab itu langsung dan bukan mewakili.[219]

[219] Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawaban..., Op.Cit,* hlm. 100.

b. Teori Pertanggungjawaban Vikarius(*Vicarious Liability*)

Pertanggungjawaban pidana dari tindak pidana yang dilakukannya, misal oleh A memberi pekerjaan kepada B. Menurut teori ini, seorang pemberi kerja bertanggung jawab atas kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh bawahannya sepanjang hal itu terjadi dalam rangkap pekerjaan.[220]

Terjadinya sebuah kasus kecelakaan kereta api dengan pengendara karena disebabkan oleh penjaga pintu perlintasan kereta, karena kelalaian yang dilakukan oleh penjaga pintu perlintasan kereta api, seperti pada kasus pidana dengan perkara Nomor: 51/Pid. B/ 2012/ PN. Klt, dengan Terdakwa Tumino, pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hal ini yang ditujukan kepada PT. KAI tidak dapat dilakukan. Hal ini karena penjaga pintu perlintasan (PJL) melakukan inisiatif sendiri, tanpa adanya perintah dari atasan yang bersangkutan. Kecuali jika memang penjaga pintu perlintasan kereta mendapatkan perintah dari atasannya, dan atasanya mau bertanggungjawab barulah PT. KAI bisa dikenakan Pertanggungjawaban Pidana.

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, di dalamnya tidak ada ketentuan yang mengatur mengenai aturan pidana bagi korporasi, begitu pula dalam buku 1 Bab 1

[220] *Ibid,* hlm. 84.

KUHP, maka ketentuan bab tersebut hanya berlaku bagi tindak pidana yang dilakukan oleh orang (Pasal 2, 3, 4, 5,7, dan 8 KUHP) :[221]

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".

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kanit Laka Lantas Klaten[222], bahwa hukum itu ditujukan kepada atas kelalaian seseorang dalam melawan hukum, artinya secara obyektif ini secara personalnya kepada petugas pintu perlintasan. Kita tidak akan bisa menarik bahwa korporasi bisa kita jerat pidana korporasi, mengingat kenapa bahwa PT. KAI sebagai sebuah korporasi sudah memiliki Standar Operasional Prosedur dari atas sudah ada semua, dan PT. Kereta Api Indonesia juga memiliki Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menjelaskan seluruh aturan mengenai prosedur perkeretaapian. Jika

[221] Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
[222] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017

sudah ada Undang-Undangnya kita tidak mudah untuk menjerat PT. Kereta Api Indonesia dengan pidana korporasi, selama ini tidak ada yang menjerat sampai ke atas yaitu ke PT. Kereta Api Indonesia karena biasanya yang dijerat dengan pidana yaitu person atau orangnya saja.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Manajer Hukum PT. KAI DAOP 6 Yogyakarta[223], dalam sebuah kecelakaan kereta api yang diakibatkan dari kelalaian PJL, PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana, karena yang bisa dijerat dengan pertanggungjawaban pidana adalah seseorang. Kecuali memang penjaga pintu perlintasan ini mendapat perintah untuk membuka pintu perlintasan saat akan kereta lewat baru disini pihak atau orang yang memberi perintah itu bisa dikenai pertanggungjawaban pidana korporasi karena dia memberi perintah atas nama korporasi. Setiap akan datang kereta api melewati perlintasan, dari pihak PPKA (Pengendali Perjalanan Kereta Api) selalu memberi informasi kepada PJL bahwa akan ada kereta api yang akan melewati perlintasan kereta api baik melalui bel genta atau telfon. Apabila alat bantu genta penjaga tidak berfungsi atau rusak, maka PJL harus melakukan:

1. Laporan ke stasiun/PPKA mengenai situasi yang terjadi.
2. Waspada terhadap datangnya Kereta Api yang akan lewat, berpedoman pada jadwal Kereta Api di PJL.
3. Siap siaga untuk menutup Pintu perlintasan kereta.

[223] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017

Sampai saat ini, fakta dilapangannya berbeda. Seperti yang semua masyarakat ketahui bahwa penjaga pintu perlintasan masih ada yang menjalankan tugasnya tetapi melakukan kelalaian seperti yang telah diberitakan di berita di televisi, bisa itu penjaga pintu perlintasan kereta api tertidur atau memang sengaja tidak menutup karena melihat situasi sepi di sekitar pintu perlintasan.

Menurut hasil wawancara dengan Manager Hukum PT. KAI Daop 6 Yogyakarta[224], jika PJL lalai dalam menjalankan tugasnya sehingga menyebabkan terjadinya sebuah kecelakaan kereta api dengan pengendara di sebuah perlintasan, maka PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawaban pidana. Karena yang terjadi ditempat kejadian yaitu penjaga pintu perlintasan sebagai person atau orang yang menjalankan tugasnya dengan kehendaknya sendiri. Namun jika petugas pintu perlintasan diproses hukum karena telah lalai yang mengakibatkan kecelakaan kereta dengan pengendara, maka pihak PT. KAI akan mendampingi petugas pintu perlintasan (PJL) tersebut selama proses penyidikan sampai dengan menerima putusan tetap dari pengadilan.

Berdasrkan uraian di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa PT. KAI sebagai sebuah korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana atas kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api akibat kelalaian dari PJL, dan PJL lah yang dapat dipertanggungjawabkan

[224] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017

pidana karena telah lalai saat sedang melaksanakan tugasnya sebagai Penjaga Pintu Perlintasan.

C. Penerapan Prosedur Sanksi Pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan KUHP dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Kereta Api dengan Pengendara di Perlintasan Kereta Api.

Sebelum membahas mengenai penerapan sanksi pidana terhadap Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan KUHP dalam kasus kecelakaan lalu lintas kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api, penulis ingin memaparkan beberapa Pasal yang terdapat di Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang ditujukan kepada pemakai jalan raya yang akan melintasi perlintasan kereta api, diantaranya tercantum dalam:

1. Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi:[225]

   "Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api".

2. Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian yang berbunyi:[226]

[225] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
[226] Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

"Untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api".

3. Pasal 110 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api yang berbunyi:[227]

"Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api".

Selain Pasal yang telah disebutkan diatas, ada pasal di Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, dalam Pasal 181 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang intinya melarang pengendara atau pengguna jalan untuk menerobos palang pintu, yang isi Pasalnya berbunyi:

"Setiap Orang dilarang:

a. berada di ruang manfaat jalur kereta api;
b. menyeret, menggerakan, meletakkan, atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur kereta api; atau
c. menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api.[228]

Untuk sanksi pidana dari Pasal 181 ayat (1) telah disebutkan didalam Pasal 199 yang berbunyi: " Setiap orang yang berada di ruang manfaat jalan

[227] Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
[228] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

kereta api, menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api tanpa hak, dan menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api yang dapat mengganggu perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam pasal 181 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).[229] Dari pasal 181 itu ditujukan untuk pengguna jalan atau pengguna kendaraan yang nekat menerobos pintu perlintasan ketika sudah ditutup, bisa dikenakan pidana jika pengguna jalan terbukti lalai dalam berkendara dan melanggar aturan yang telah ditetapkan di dalam Undang-Undang Perkeretaapian.

Kewajiban PT. Kereta Api Indonesia yang memerintahkan PJL (Penjaga Pintu Perlintasan) untuk Menutup dan Membuka Pintu PerlintasanDi dalam Pasal 45 ayat (1) huruf f Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 22 Tahun 2003 tentang Pengoperasian Kereta Api menyebutkan : "PJL (Penjaga Pintu Perlintasan) sebagai pegawai pembantu PPKA/PPKD/PPKT yang bertugas di gardu perlintasan yang pekerjaannya menutup dan membuka pintu perlintasan untuk mengamankan perjalanan kereta api, semboyan genta atau pemberitahuan dengan telpon dari PPKA/PPKD/PPKT. Sedangkan sanksi untuk petugas pengoperasian prasaran perkeretaapian yang salah satunya ditujukan untuk penjaga pintu perlintasan, aturannya jika dia lalai dalam pengoperasian prasarana khususnya pengoperasian pintu perlintasan telah tercantum sanksi pidana di

[229] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaaoian.

dalam Pasal 187 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang berbunyi:

Pasal 187 Ayat (1): Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Prasarana Perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaiakan operasi prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 187 ayat (2) dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

Pasal 187 ayat (3) dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 187 ini berhubungan dengan pasal sebelumnya yaitu yang telah disebut di dalam Pasal 187, yang telah disebutkan dalam pasal 187 ayat (1) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 yang berbunyi: “ Pengoperasiaan Praarana Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 18 huruf b wajib memenuhi standar kelaiakan operasi prasarana perkeretaapian. Akan tetapi, Pasal 20 ini merujuk pasal sebelumnya yaitu pasal 18 huruf b

yaitu pengoperasian prasarana. Standar kelaiakan operasi disebutkan didalam Pasal 67 dibagi menjadi 2 yaitu dari teknis dan operasional. Untuk Penjaga Petugas Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian yang ditujukan untuk Penjaga Pintu Perlintasan yang tidak memenuhi standar kelaiakan operasi, disini Penjaga Pintu Perlintasan tidak mengikuti perintah atau mengabaikan perintah dari pihak PPKA yang seharusnya untuk menutup Pintu Perlintasan tetapi PJL ini tidak mengikuti Perintah PPKA Stasiun Terdekat.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Manager Hukum PT.KAI Daop 6 Yogyakarta[230], menyebutkan bahwa didalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ada yang disebut dengan PPNS (Pejabat Pegawai Negeri Sipil) yang bertindak sebagai penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) Perkeretaapian, sebagaimana yang tertulis didalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian PPNS diberikan kewenangan untuk melakukan penegakan hukum di bidang perkeretaapian. Penegakan hukum di bidang perkeretaapian ini dilakukan berupa penyidikan terhadap kecelakaan dibidang perkeretaapian seperti yang tertuang didalam Pasal 186 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007[231] tentang perkeretaapian, antara lain:

Pasal 186 ayat (1[232]): Pejabat pegawai negeri sipil tertentu di bidang perkeretaapian dapat diberi kewenangan khusus sebagai penyidik

[230] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017.
[231] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
[232] *Ibid.*

sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana untuk melakukan penyidikan atas pelaggaran ketentuan dalam Undang-Undang ini.

Pasal 186 ayat (2)[233]: Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang untuk:

a. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan, atau keterangan tentang terjadinya tindak pidana di bidang perkeretaapian;
b. Memanggil orang untuk didengar keterangannya sebagai saksi dan/atau tersangka tindak pidana di bidang perkeretaapian;
c. Melakukan penggeledahan, penyegelan, dan/atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana di bidang perkeretaapian;
d. Melakukan pemeriksaan tempat terjadinya tindak pidana dan tempat lain yang diduga terdapat barang bukti tindak pidana di bidang perkeretaapian;
e. Melakukan penyitaan barang bukti tindak pidana di bidang perkeretaapian;
f. Meminta keterangan dan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum atas terjadinya tindak pidana di bidang perkeretaapian;
g. Mendatangkan ahli yang diperlukan untuk penyidikan tindak pidana di bidang perkeretaapian;
h. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan perkara tindak pidana di bidang perkeretaapian; dan
i. Menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup terjadinya tindak pidana di bidang perkeretaapian.

Pasal 186 ayat (3): [234]

Pejabat pegawai negeri sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memberitahukan dimulainya penyidikan dan menyerahkan hasil penyidikan kepada penuntut umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Penyidikan yang dilakukan di bidang perkeretaapian ini khususnya pada permasalahan kecelakaan kereta api dengan pengendara yang sering disebabkan oleh pengendara ataupun petugas pintu perlintasan,

[233] *Ibid.*
[234] *Ibid.*

penyidikannya dilakukan oleh PPNS (Pejabat Pegawai Negeri Sipil) yang berkoordinasi dengan Kepolisian Republik Indonesia sebagai penyidik pembantu, sebagaimana yang telah dijelaskan didalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana Pasal 1 angka 1[235], dijelaskan bahwa "Penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan". [236]

Pihak yang berwenang melakukan penegakan hukum di bidang perkeretaapian yaitu Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dan juga pihak Kepolisian Republik Indonesia yang diberi kewenangan untuk menjadi penyidik dan melakukan penyidakan dalam kasus kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan.[237] Kesimpulannya adalah jika ingin menetapkan pelaku yang melakukan tindak pidana atas kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara, baik itu siapa yang bersalah antara pengendara ataupun petugas palang pintu, pihak kereta api memberikan kewenangan kepada pihak PPNS (Pejabat Pegawai Negeri Sipil) yang bertindak jadi penyidik dan berkoordinasi dengan pihak kepolisian sebagai penyidik pembantu, mencari fakta fakta dari kronologis yang terjadi, mencari barang bukti , mencari para saksi, dan mencari pelaku tindak pidana yang lalai misalnya menyebabkan mati seseorang ataupun luka berat, setelah dilakukannya penyelidikan dan penyidikan pihak PPNS

[235] Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
[236] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017.
[237] *Ibid.*

atau Pihak Kepolisian menyerahkan hasil penyidikan ke Penuntut Umum. Jadi, pihak PPNS dan Juga Kepolisian tidak sembarang menetapkan pelaku tindak pidana atas terjadinya sebuah kecelakaan yang terjadi antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api.[238]

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[239], Pasal yang menjelaskan mengenai perpotongan sebidang antara jalan raya dengan rel kereta api terdapat di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat di pasal:

Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi: [240]

"Pada Perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib:

a. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain;

b. Mendahulukan kereta api; dan

c. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi

Pasal yang mengatur mengenai sanksi pidana yang menerobos perlintasan sebidang diatur di dalam:[241]

Pasal 296: "Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal

---

[238] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017.
[239] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017.
[240] Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
[241] *Ibid.*

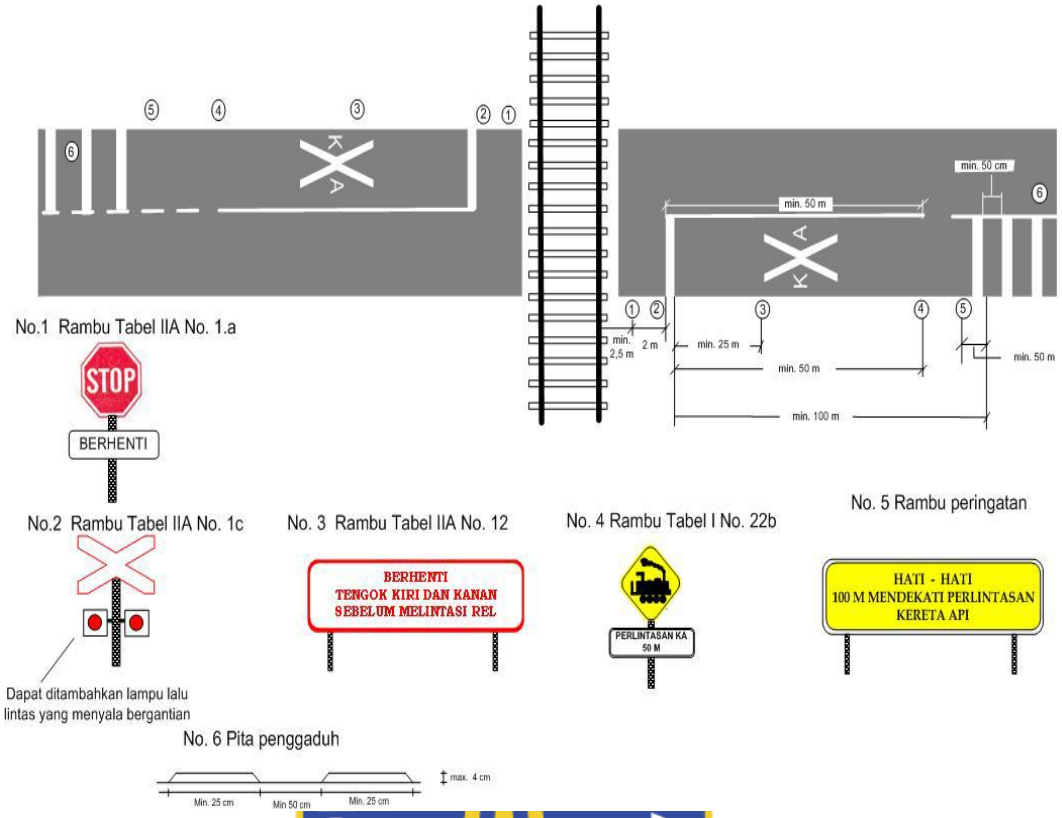
sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.00,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)".

Hasil wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[242], menyebutkan bahwa dari pihak PPNS lah yang harus melakukan penyidikan terhadap kasus kecelakaan kereta baik itu yang terjadi di perlintasan dan dimanapun kejadian kecelakaan kereta api terjadi. Akan tetapi, fakta dilapangan pihak PPNS selalu saja terlambat datang ke tempat kejadian dan pihak kepolisian lah yang mengambil alih sementara penyelidikan dan penyidikan terhadap kasus kecelakaan kereta api. Kanit Laka Lantas Klaten[243] juga menjelaskan bahwa pihak Kepolisian dalam menangani kasus kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api harus melakukan penyelidikan terlebih dahulu untuk menemukan sebuah peristiwa apakah termasuk tindak pidana atau bukan, baru setelah dilakukan penyelidikan baru bisa melakukan penyidikan.

Untuk penerapan sanksi pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terhadap kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara di perlintasan sudah diterapkan sebagaimana mestinya, akan tetapi fakta dilapangan masih banyak yang melakukan tindak pidana baik itu dari pihak pengendara ataupun dari pihak petugas

[242] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017.
[243] *Ibid.*

pintu perlintasan sendiri. Dari pihak kereta api sendiri telah memberi rambu rambu di sekitar pintu perlintasan antara lain sebagai berikut ini:



Gambar: Contoh Pemasangan Rambu Marka dan Perlengkapan Lampu Pada Perlintasan Sebidang.[244]

Keterangan Rambu-Rambu sekitar perlintasan kereta api:[245]

1. Rambu Tanda Stop, sebagai perintah untuk stop atau berhenti.
2. Rambu sirine yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas yang bergantian dan juga tanpa lampu.
3. Rambu peringatan untuk berhenti agar tengok kanan dan kiri sebelum melintasi rel.

[244] Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor: SK/770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api.
[245] *Ibid.*

4. Tanda 50 meter lagi akan ada perlintasan KA.
5. Himbauan hati-hati bahwa 100 meter mendekati perlintasan kereta api.
6. Pita penggaduh atau polisi tidur untuk mengurangi laju kendaraan sebelum melintasi perlintasan.

Dari Pihak PT. Kereta Api sebagai penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian telah memasang rambu-rambu sebelum memasuki perlintasan kereta api, tujuannya agar para pengguna jalan yang menggunakan kendaraan agar bisa mengurangi kecepatan berkendara dan berhati-hati sebelum akan melewati perlintasan kereta api, untuk pengendara yang nekat menerobos dan tidak mentaati peraturan sesuai dengan peraturan yang mengatur tentang perlintasan sebidang, maka si pengendara bisa dijerat hukum baik itu menerobos menimbulkan kecelakaan maupun menerobos tidak menimbulkan kecelakaan kereta[246]

Jadi, sebelum menerapkan sanksi pidana atas kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api, dari pihak PT.KAI sebagai Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian menunjuk PPNS (Pejabat Pegawai Negeri Sipil) sebagai Penyidik dari pihak kereta api.[247] PPNS sendiri telah tercantum di dalam Pasal 186 ayat (1) Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang yang penjelasannya telah penulis sebutkan diawal pembahasan rumusan ke-3 ini. PPNS sebagai penyidik yang akan melakukan penyidikan terhadap kasus kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan berkoordinasi dengan pihak kepolisian sebagai

[246] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017.
[247] *Ibid.*

penyidik pembantu, dan apabila proses penyelidikan dan penyidikan telah selesai maka hasil penyidikan akan diserahkan ke jaksa sebagai penuntut umum. [248]

Berdasarkan hasil wawancara dengan Manager Hukum PT.Kereta Api Indonesia Daop 6 Yogyakarta[249], penerapan sanksi pidana terhadap Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian jika terjadi sebuah kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api, kapan dikenakannya sanksi pidana terhadap kecelakaan di pintu perlintasan kereta api, dari pertanyaan ini akan langsung menjawab mengenai penerapan sanksi pidana tersebut:

1. Penerapan sanksi pidana Terhadap Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yaitu sanksi pidana bagi Pengendara yang ceroboh atau lalai menerobos pintu perlintasan kereta api yang bisa menimbulkan kecelakaan kereta api ataupun tidak bisa dipidana sesuai dengan pasal 181 yang berbunyi:

   "Setiap orang dilarang:

   a. Berada di ruang manfaat jalur kereta api;
   b. Menyeret, menggerakkan, meletakkan, atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur kereta api; atau
   c. Menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api."[250]

---

[248] *Ibid.*
[249] *Ibid.*
[250] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017.

Sanksi pidana nya tercantum dalam Pasal 199 yang berbunyi: "setiap orang yang berada di ruang manfaat jalan kereta api, menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api tanpa hak, dan menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api yang dapat mengganggu perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam pasal 181 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).[251]

2. Penerapan sanksi pidana terhadap Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bagi Petugas Pintu Perlintasan, penjelasan sanksinya tercantum di dalam Pasal 187 ayat (1), (2), dan (3):[252]

   Pasal 187 ayat (1): "Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Prasarana Perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaiakan operasi prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 (Pengoperasian prasarana Perkeretapaian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b yaitu pengoperasian prasarana wajib memenuhi standar kelaiakan operasi prasaran perkeretaapian.) yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

---

[251] *Ibid.*

[252] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017.

Pasal 187 ayat (2): “ Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana denda paling banyak Rp.1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

Pasal 187 ayat (3): “ Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp.2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Berdasarl

Berdasarkan hasil wawancara dengan Manager Hukum PT.Kereta Api Indonesia Daop 6 Yogyakarta[253], untuk menentukan apakah petugas pintu perlintasan bisa dipidana setelah dilakukan penyelidikan dan penyidikan oleh pihak PPNS (Pejabat Pegawai Negeri Sipil) sebagai Penyidik dari PT.Kereta Api Indonesai dan dari pihak Kepolisian sebagai Penyidik yang berwenang menangani kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dan pengendara diperlintasan kereta api. Dilihat dulu dari peristiwa yang terjadi apakah peristiwa tersebut termasuk peristiwa pidana atau bukan. Setelah itu baru dilakukan penyidikan mencari bukti-bukti, saksi-saksi, dan pelaku. Setelah selesai melakukan penyelidikan dan penyidikan, pihak PPNS atau Kepolisian membuat Berita Acara Perkara yang isinya menentukan

[253] Wawancara dengan Randy Riawan Surbakti atas nama Manager Hukum PT. KAI Daop 6 , Yogyakarta, 11 Desember 2017

apa saja kesalahan nya dan dikenakan pasal berapa, di Undang-undang apa dan sanksi pidana apa.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk menerapkan kapan sanksi pidana terhadap Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang di tujukan kepada pengguna jalan atau pengendara dengan petugas pintu perlintasan kereta api, bisa diterapkan setelah dilakukan Penyelidikan dan Penyidikan oleh pihak PPNS/Polsuska atau Kepolisian.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[254], untuk Sanksi Pidana yang ditujukan kepada pengguna jalan yang disebutkan dalam Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi:

Pasal 114: Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi wajib:

a. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup,dan/atau ada isyarat lain;
b. Mendahulukan kereta api; dan
c. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi.

Pasal yang mengatur sanksi pidana terdapat didalam Pasal 296: " Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara kereta api dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah

[254] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017.

berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[255], kapan si pengendara dikenakan sanksi pidana Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, setelah dilakukannya penyelidikan atau penyidikan oleh pihak Kepolisian dengan PPNS, dan telah dibuatkan Berita Acara Perkara. Dan jika bertanya kapan dikenakan sanksinya yaitu ketika si pengendara atau pengguna jalan melanggar peraturan yang sudah ditentukan dalam undang-undang lalu lintas yang mempunya sanksi pidana didalamnya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten[256], menyebutkan bahwa didalam KUHP disebutkan adanya perbarengan peraturan, apabila terdapat suatu perbuatan yang sejenis dan diatur di dalam aturan pidana umum (KUHP) dan disebutkan pula aturan pidananya di dalam peraturan khusus, maka peraturan khusus lah yang digunakan.

Berdasarkan Putusan Pengadilan Nomor Perkara 51/Pid.B/2012/PN.Klt hasil putusan menyebutkan bahwa terdakwa terbukti bersalah tidak menutup pintu perlintasan, dan mengabaikan perintah dari PPKA, dan mengakibatkan kecelakaan kereta api dengan

[255] Wawancara dengan Sumasna Kanit Laka Lantas Klaten , Klaten, 20 November 2017.
[256]

pengendara di perlintasan akibat kesalahan si terdakwa tidak menutup pintu perlintasan kereta api. Terdakwa dijerat Pasal 360 ayat (1) "Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun."

Penulis mengkritik keputusan hakim yang menjerat Terdakwa Penjaga Pintu Perlintasan dengan Pasal 360 ayat (1) KUHP, berarti hakim tidak menggunakan asas Lex Specialis Derogat Legi Generali (Aturan yang bersifat Khusus (Specialis) mengesampingkan aturan yang bersifat umum(Generalis)), tetapi hakim lebih menggunakan aturan Umum di Pasal KUHP ketimbang menggunakan Undang-Undang Nomor 23 tentang Perkeretaapian. Seharusnya Hakim menggunakan Pasal 187 ayat(2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berhubungan dengan kasus kealpaan Penjaga Pintu Perlintasan yang lalai ketika sedang bertugas dan menimbulkan kecelakaan kereta api dengan pengendara yang mengakibatkan pengendara mendapat luka berat atas kesalahan terdakwa tidak menutup pintu perlintasan.

Jadi, untuk penerapan sanksi pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan KUHP terhadap kasus kecelakaan kereta api dan pengendara di perlintasan kereta api. Untuk penerapan sanksi pidana yang digunakan yaitu sanksi pidana yang terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang

Perekeretaapian, karena Undang-Undang Perkeretaapian termasuk Undang-Undang Khusus yang mengatur tentang Kereta Api. Baik itu untuk Penjaga Pintu Perlintasan yang Lalai dalam bertugas maupun bagi Pengendara yang menerobos pintu perlintasan kereta api. Penulis berpendapat bahwa seharusnya tidak ada sanksi pidana untuk penjaga pintu perlintasan, karena pintu perlintasan bukan alat rambu-rambu lalu lintas untuk mengamankan kendaraan para pengguna jalan raya, tetapi palang pintu perlintasan itu berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api. Jika pemakai jalan (pengendara) sadar akan aturan tidak boleh menerobos perlintasan ketika palang pintu sudah ditutup dan hati-hati serta memahami dan mematuhi rambu disekitar perlintasan, maka tidak akan terjadi kecelakaan kereta api dengan pengguna jalan di perlintasan meskipun perlintasan itu berpalang atau tidak, semua tergantung kesadaran si pengendara itu sendiri.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dalam kesimpulan ini ada dua masalah pokok yang dikaji oleh penulis, *Pertama* adalah Bentuk Pertanggungjawaban Hukum PT. Kereta Api terhadap kecelakaan antara kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api dan *Kedua* adalah PT. Kereta Api Indonesia yang akan dibahas di bawah ini:

1. Bentuk pertanggungjawaban hukum PT. Kereta Api Indonesia PT. KAI apabila terjadi sebuah kecelakaan antara kereta api dan pengendara di perlintasan kereta api, bentuk pertanggungjawaban hukumnnya yaitu Ganti Rugi dan Mengasuransikan Kerugian bagi Pihak Ketiga. Untuk mendapatkan Ganti Rugi dan Asuransi Kerugian dari PT. KAI, maka pihak korban harus bisa membuktikan bahwa dari pegawai kereta api lah yang melakukan kesalahan yang menimbulkan kerugian. Di dalam Pasal 159 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi "Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasiaan angkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga bisa membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian."dan juga Pasal 169 Undang-Undang Nomor 23 Tahun

2007 tentang Perkeretaapian "Penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian angkutan kereta api".

Petugas Pintu perlintasan kereta bisa dipertanggungjawabkan pidana apabila memenuhi unsur pertanggungjawaban pidana yaitu 1) Unsur-unsur perbuatan telah memenuhi rumusan delik pidana, 2) mampu bertanggung jawab, 3) Perbuatan diancam dengan pidana, 4) mempunyai kesalahan yaitu kesengajaan atau kealpaan, 5) tidak ada alasan pemaaf maupun tidak ada alasan pembenar. Dan tidak menjalankan Prosedur sebagai Penjaga Pintu Perlintasan dan tidak mengikuti perintah dari Pengendali Perjalanan Kereta Api (PPKA) Stasiun Terdekat untuk menutup pintu perlintasan.

2. PT. Kereta Api Indonesia tidak dapat dipertanggungjawabkan pidana terhadap peristiwa kecelakaan kereta api dengan pengendara di perlintasan kereta api, pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hal ini yang ditujukan kepada PT. KAI tidak dapat dilakukan. Hal ini karena penjaga pintu perlintasan (PJL) melakukan inisiatif sendiri, tanpa adanya perintah dari atasan yang bersangkutan (PPKA). Kecuali jika memang penjaga pintu perlintasan kereta mendapatkan perintah dari atasannya (PPKA) untuk tidak menutup pintu perlintasan, maka PT. KAI bisa dikenakan Pertanggungjawaban Pidana.
3. Penerapan Prosedur Sanksi Pidana Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan KUHP dalam Kasus Kecelakaan

Lalu Lintas antara Kereta Api dengan Pengendara di Perlintasan Kereta Api. Untuk menerapkan sanksi pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan pengendara, dari pihak PT.KAI sebagai penyelenggara sarana dan prasaran perkeretaapian, dalam menangani kasus ini akan melibatkan PPNS (Pejabat Pegawai Negeri Sipil)/POLSUSKA (Polisi Khusus Kereta) sebagai penyidik dari Pihak Kereta Api dan akan berkoordinasi dengan pihak Kepolisian untuk membantu PPNS jadi penyidik dalam melakukan Penyidikan. Untuk Penerapan sanksi pidana yang digunakan disini menggunakan Ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Undang-Undang Khusus Kereta Api) dan tidak menggunakan aturan Pidana Umum (KUHP), jika menggunakan KUHP maka hakim dalam memutuskan suatu perkara tidak menjalankan Asas Lex Specialis Derogat Legi Generali (Hukum yang khusus mengesampingkan Hukum yang umum).

B. Saran

Adapun saran yang dapat penulis ajukan berdasarkan hasil dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Perlu Adanya Peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) di wilayah kerja Pegawai Kereta api, dan harus ada penyuluhan tentang Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kepada masyarakat umum agar seluruh masyarakat paham mengenai aturan yang ada

didalam undang-undang.. Dan saran untuk masyarakat, masyarakat harus lebih berhati-hati ketika akan melewati perlintasan kereta api alangkah baiknya tengok kanan dan kiri terlebih dahulu sebelum melintas dan mentaati peraturan, jia pintu perlintasan sudah ditutup jangan coba-coba untuk menerobos pintu perlintasan karena sudah ada sanksi pidananya di dalam pasal 296 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

2. Berkaitan dengan pertanggungjawaban Pidana PT. KAI dalam kecelakaan kereta api dengan pengendara, walaupun PT. KAI tidak bisa dipertanggungjawabkan pidana, saran dari saya untuk PT. KAI agar memperbaharui Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 untuk menambahkan aturan pertanggungjawaban pidana terhadap Petugas Prasarana Perkeretaapian dan Petugas Sarana Perkeretaapian.
3. Untuk penerapan sanksi pidana terhadapa pengendara ataupun petugas pintu perlintasan yang melakukan kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan kereta api yang membuat orang lain terluka ataupun meninggal dunia, alangkah baik ditambah jangka waktu hukumannya, agar bisa membuat efek jera bagi yang akan melakukannya lagi.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana (Bagian I)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2012.

A. Djazuli, *Fiqh Jinayah(Upaya menanggulangi kejahatan dalam islam)*, Raja Grafindo, Jakarta, 2000.

Amir Ilyas, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rangkang Education Yogyakarta & PuKAP-Indonesia, 2012.

Andi Hamzah, *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia, dari Retribusi ke Reformasi*, Pradnya Paramitha, Jakarta, 1985.

_____, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008.

Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1994.

Djoko Prakoso, *Hukum Penitensier di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1988.

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

Hasbullah F. Sjawie, *Direksi Perseroan Terbatas serta Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.

Indrianto Seno Adji, *Korupsi dan Hukum Pidana*, Kantor Pengacara & Konsultan Hukum Prof. Oemar Seno Adji & Rekan, Jakarta, 2002.

Jan Rammelink, *Hukum Pidana*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003.

Komariah Emong Supradjaja, *Ajaran Melawan Hukum dalam Hukum Pidana Indonesia, Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*, Alumni, Bandung, 2002.

Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Sinar Baru, Bandung, 1982.

Leden Marpaung, *Asas-Teori Praktik Hukum Pidana*, Cet.Kedua, Grafika, Jakarta, 2015.

Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.

Marsum, *Jinayat (Hukum Pidana Islam)*, Bag. Penerbitan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, 1989.

_____, *Asas-Asas Hukum Pidana Korporasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.

Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008.

_____, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1983.

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

Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Ctk. Ketiga, Alumni, Bandung, 2005.

P.A.F Lamintang, *Hukum Penintensier Indonesia*, Aminco, Bandung 1984.

Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, Alumni, Bandung, 1989.

Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1983.

_____, *Pikiran-Pikiran tentang Pertanggungjawabam Pidana*, Cetakan Pertama, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1982.

Rasyid Ariman dan Fahmi Raghib, *Hukum Pidana*, Setara Press, Jawa Timur, 2015.

Romli Atmasasmita, *Strategi Pembinaan Hukum*, Alumni FH-UI, Jakarta, 1992.

_____, *Asas-Asas Perbandingan Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Yayasan LBH, Jakarta, 1989.

Simorangkir, J.C.T, *Kamus Hukum*, Bumi Aksara, Jakarta, 1983.

Sudarto, *Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990.

S.R. Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapanny*, Alumni, Jakarta, 1990.

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian.

Putusan Pengadilan

Nomor. 5/Pid. B/2012/PN.Klt. Tumino

Data Elektronik

https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transportasi_Kereta_Api, diakses pada tanggal 19 April 2017 Pukul 15.30 WIB.

http://sipilugm.wordpress.com/2008/08/08/sejarahtransportasi-keretaapi.html, diakes pada tanggal 07 agustus 2017, Pukul 09.54 WIB

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 20 April 2017 Pukul 08.30 WIB.

https://www.materipendidikan.info/2017/09/hukum-pidana-islam-pengertian-asas.html, 12 Februari 2018, jam 20.00 WIB.

SUMBER LAIN

Suara Merdeka, Direksi PT.KAI Harus Lulus Tes, 30 Desember 2001.

Tim Pengajar Hukum Perdata Islam FH-UI, *Subyek Hukum Dalam Hukum Islam*,

PPT Presentasi.

LAMPIRAN

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Surat ijin Penelitian dari Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia untuk Kepala Badan Kesatuan Bangsa Dan Politik Klaten, Untuk Ijin Penelitian wawancara di instansi yang berada di Klaten.

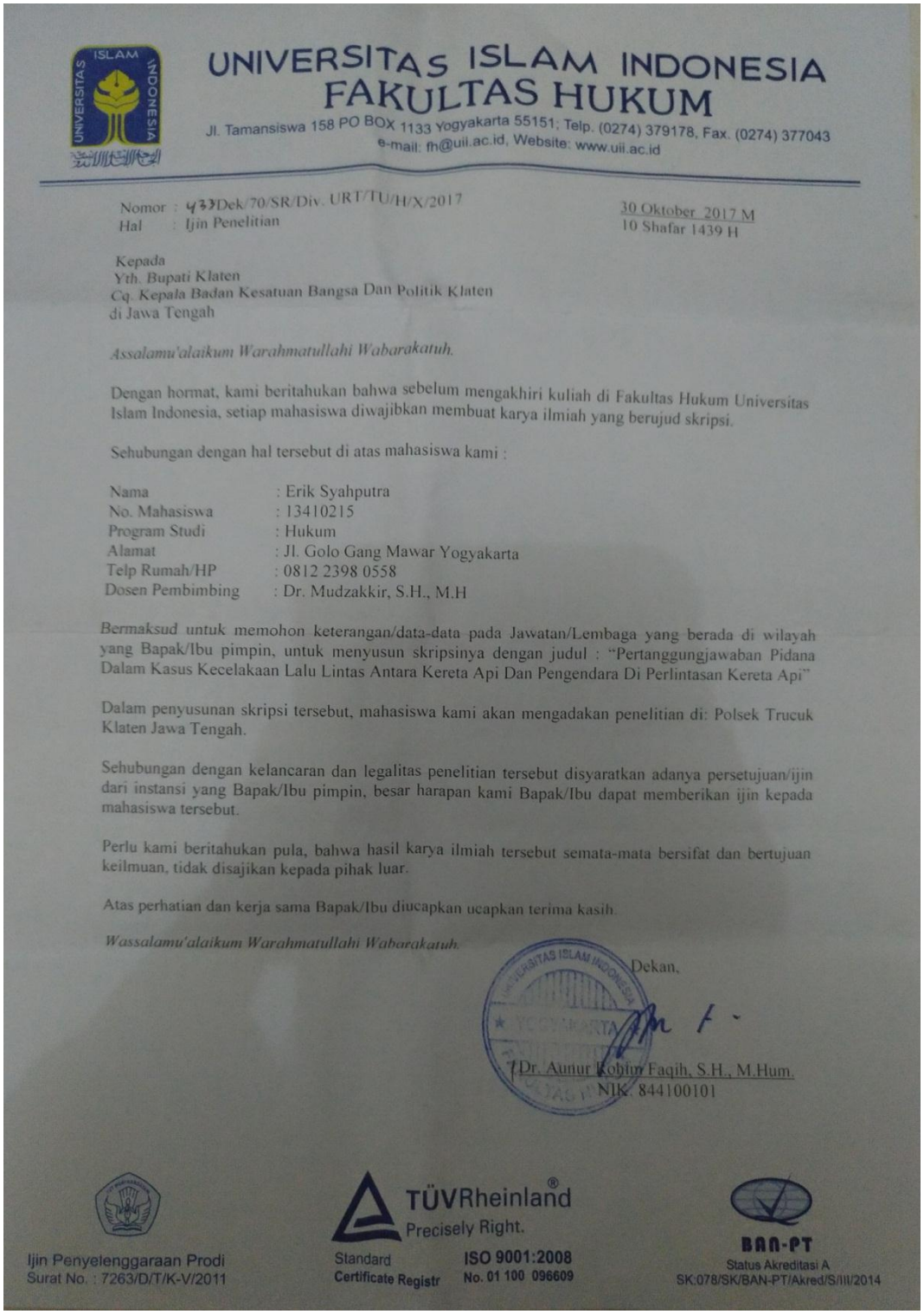
Lampiran 2 : Surat ijin Penelitian Dari Kantor Badan Perencanaan, Penelitian Dan Pengembangan Daerah, untuk melakukakan penelitian di instansi kepolisian Klaten.

Lampiran 3 : Dokumentasi Penelitian wawancara dengan Kepala KANIT LAKA LANTAS KLATEN.

Lampiran 4 : Surat Keterangan telah melakukan penelitian wawancara di PT.Kereta Api Indonesia Daerah Operasional 6 Yogyakarta.

Lampiran 5 : Ketentuan Pidana di Pasal yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Lampiran 1



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
FAKULTAS HUKUM
Jl. Tamansiswa 158 PO BOX 1133 Yogyakarta 55151; Telp. (0274) 379178, Fax. (0274) 377043
e-mail: fh@uii.ac.id, Website: www.uii.ac.id

Nomor : 433/Dek/70/SR/Div. URT/TU/H/X/2017
Hal : Ijin Penelitian

30 Oktober 2017 M
10 Shafar 1439 H

Kepada
Yth. Bupati Klaten
Cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa Dan Politik Klaten
di Jawa Tengah

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Dengan hormat, kami beritahukan bahwa sebelum mengakhiri kuliah di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, setiap mahasiswa diwajibkan membuat karya ilmiah yang berujud skripsi.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas mahasiswa kami :

Nama	: Erik Syahputra
No. Mahasiswa	: 13410215
Program Studi	: Hukum
Alamat	: Jl. Golo Gang Mawar Yogyakarta
Telp Rumah/HP	: 0812 2398 0558
Dosen Pembimbing	: Dr. Mudzakkir, S.H., M.H

Bermaksud untuk memohon keterangan/data-data pada Jawatan/Lembaga yang berada di wilayah yang Bapak/Ibu pimpin, untuk menyusun skripsinya dengan judul : "Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Antara Kereta Api Dan Pengendara Di Perlintasan Kereta Api"

Dalam penyusunan skripsi tersebut, mahasiswa kami akan mengadakan penelitian di: Polsek Trucuk Klaten Jawa Tengah.

Sehubungan dengan kelancaran dan legalitas penelitian tersebut disyaratkan adanya persetujuan/ijin dari instansi yang Bapak/Ibu pimpin, besar harapan kami Bapak/Ibu dapat memberikan ijin kepada mahasiswa tersebut.

Perlu kami beritahukan pula, bahwa hasil karya ilmiah tersebut semata-mata bersifat dan bertujuan keilmuan, tidak disajikan kepada pihak luar.

Atas perhatian dan kerja sama Bapak/Ibu diucapkan ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Dekan,

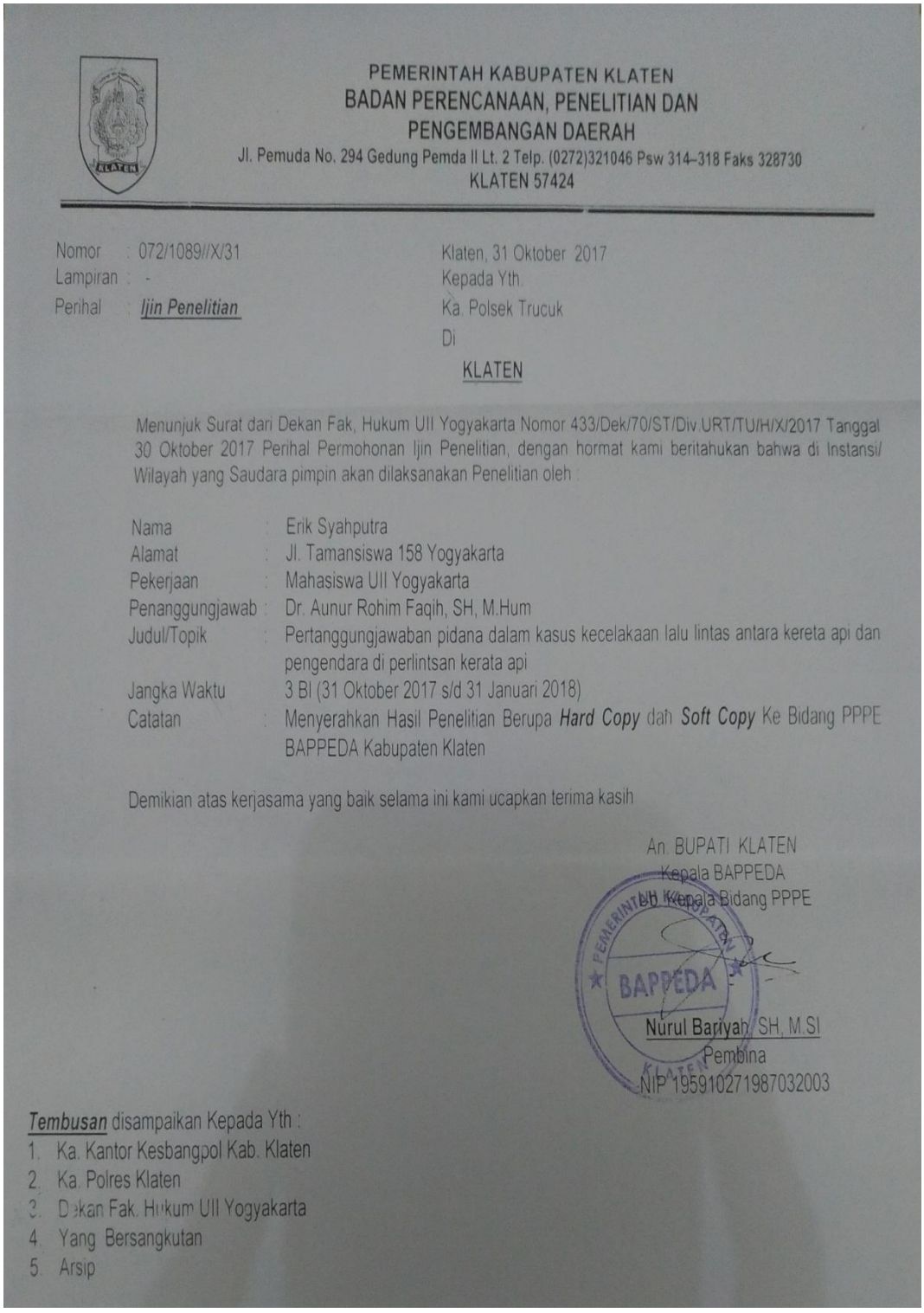
Dr. Aunur Rohim Faqih, S.H., M.Hum.
NIK. 844100101

Ijin Penyelenggaraan Prodi
Surat No. : 7263/D/T/K-V/2011

TÜVRheinland
Precisely Right.
Standard
Certificate Registr
ISO 9001:2008
No. 01 100 096609

BAN-PT
Status Akreditasi A
SK:078/SK/BAN-PT/Akred/S/III/2014

Lampiran 2



PEMERINTAH KABUPATEN KLATEN
BADAN PERENCANAAN, PENELITIAN DAN
PENGEMBANGAN DAERAH
Jl. Pemuda No. 294 Gedung Pemda II Lt. 2 Telp. (0272)321046 Psw 314-318 Faks 328730
KLATEN 57424

Nomor : 072/1089//X/31
Lampiran : -
Perihal : *Ijin Penelitian*

Klaten, 31 Oktober 2017
Kepada Yth.
Ka. Polsek Trucuk
Di
KLATEN

Menunjuk Surat dari Dekan Fak, Hukum UII Yogyakarta Nomor 433/Dek/70/ST/Div.URT/TU/H/X/2017 Tanggal 30 Oktober 2017 Perihal Permohonan Ijin Penelitian, dengan hormat kami beritahukan bahwa di Instansi/ Wilayah yang Saudara pimpin akan dilaksanakan Penelitian oleh :

Nama	:	Erik Syahputra
Alamat	:	Jl. Tamansiswa 158 Yogyakarta
Pekerjaan	:	Mahasiswa UII Yogyakarta
Penanggungjawab	:	Dr. Aunur Rohim Faqih, SH, M.Hum
Judul/Topik	:	Pertanggungjawaban pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas antara kereta api dan pengendara di perlintsan kerata api
Jangka Waktu		3 Bl (31 Oktober 2017 s/d 31 Januari 2018)
Catatan	:	Menyerahkan Hasil Penelitian Berupa ***Hard Copy*** dan ***Soft Copy*** Ke Bidang PPPE BAPPEDA Kabupaten Klaten

Demikian atas kerjasama yang baik selama ini kami ucapkan terima kasih

An. BUPATI KLATEN
Kepala BAPPEDA
Up. Kepala Bidang PPPE

BAPPEDA

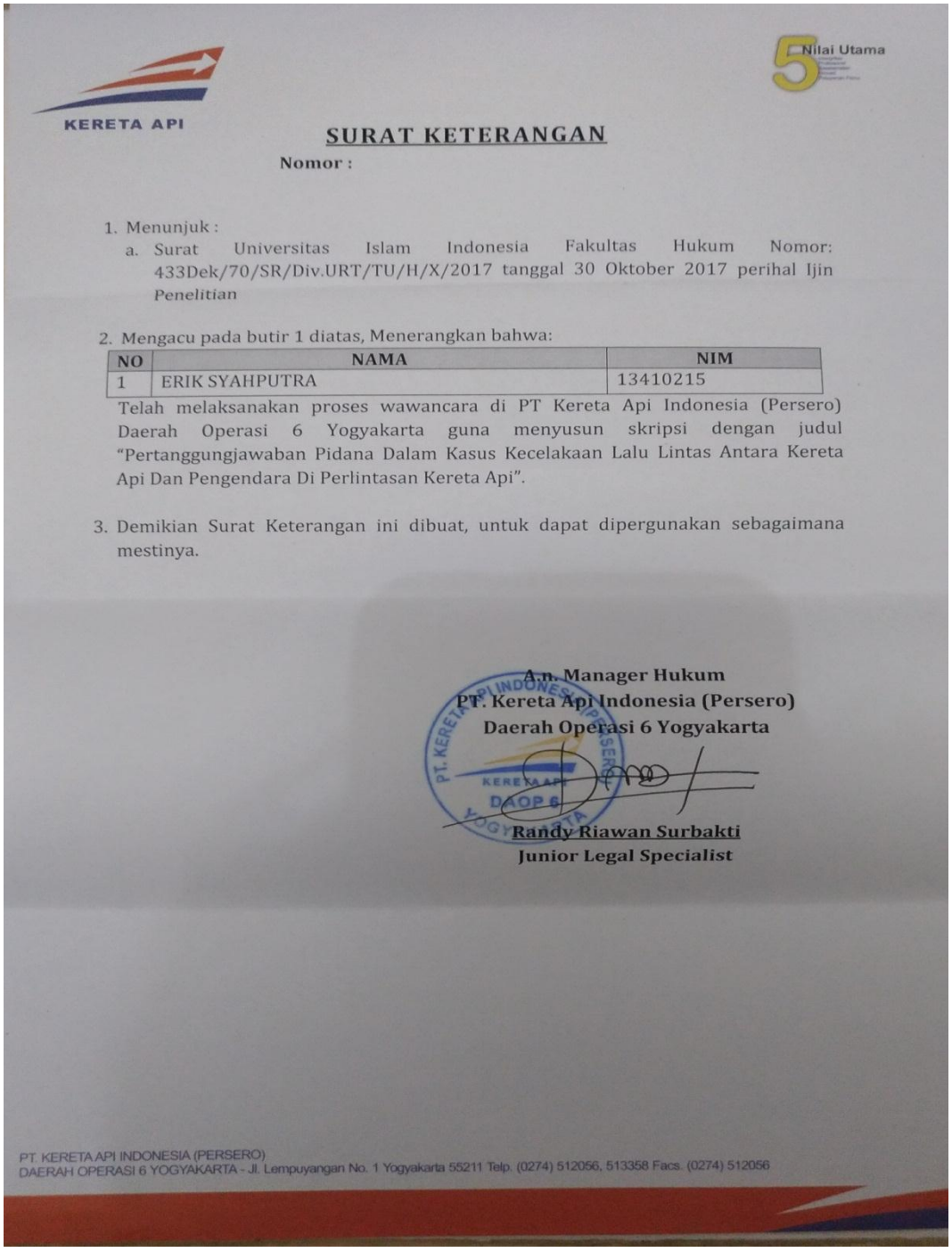
Nurul Bariyah, SH, M.Si
Pembina
NIP 195910271987032003

Tembusan disampaikan Kepada Yth :
1. Ka. Kantor Kesbangpol Kab. Klaten
2. Ka. Polres Klaten
3. Dekan Fak. Hukum UII Yogyakarta
4. Yang Bersangkutan
5. Arsip

Lampiran 3



Lampiran 4



KERETA API

Nilai Utama

SURAT KETERANGAN

Nomor :

1. Menunjuk :
   a. Surat Universitas Islam Indonesia Fakultas Hukum Nomor: 433Dek/70/SR/Div.URT/TU/H/X/2017 tanggal 30 Oktober 2017 perihal Ijin Penelitian

2. Mengacu pada butir 1 diatas, Menerangkan bahwa:

NO	NAMA	NIM
1	ERIK SYAHPUTRA	13410215

Telah melaksanakan proses wawancara di PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 6 Yogyakarta guna menyusun skripsi dengan judul "Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Antara Kereta Api Dan Pengendara Di Perlintasan Kereta Api".

3. Demikian Surat Keterangan ini dibuat, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

A.n. Manager Hukum
PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
Daerah Operasi 6 Yogyakarta

Randy Riawan Surbakti
Junior Legal Specialist

PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DAERAH OPERASI 6 YOGYAKARTA - Jl. Lempuyangan No. 1 Yogyakarta 55211 Telp. (0274) 512056, 513358 Facs. (0274) 512056

Dokumentasi Gambar telah melakukan wawancara dengan Kanit Laka Lantas Klaten, Bapak Sumasna.

Lampiran 5

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

KETENTUAN PIDANA

Pasal 187

(1) Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Prasarana Perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 20 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 188

Badan Usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum yang tidak memiliki izin usaha, izin pembangunan, dan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 189

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Sarana Perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 190

Badan Usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum yang tidak memiliki izin usaha dan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

191

(1) Penyelenggara perkeretaapian khusus yang tidak memiliki izin pengadaan atau pembangunan dan izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 192

Setiap orang yang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api, yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 178, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 193

(1) Setiap orang yang melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 179, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kerusakan prasarana perkeretaapian dan/atau sarana perkeretaapian, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 194

Tenaga penguji Prasarana Perkeretaapian yang melakukan pengujian Prasarana Perkeretaapian tidak menggunakan peralatan pengujian Prasarana Perkeretaapian dan/atau melakukan pengujian tidak sesuai dengan tata cara pengujian Prasarana Perkeretaapian yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78, dipidana

dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling banyak Rp30.000.000,00 (tiga puluh juta rupiah).

Pasal 195

Petugas prasarana perkeretaapian yang mengoperasikan Prasarana Perkeretaapian tidak memiliki sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.

Pasal 196

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang mengoperasikan prasarana perkeretaapian dengan petugas yang tidak memiliki sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 80 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 197

(1) Setiap orang yang menghilangkan, merusak, dan/atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan tidak berfungsinya prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 180, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud padaayat (1) mengakibatkan kecelakaan dan/atau kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun.

(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

(4) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 198

(1) Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang tidak menempatkan tanda larangan secara jelas dan lengkap di ruang manfaat jalur kereta api dan di jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81 yang mengakibatkan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus

juta rupiah).

(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar
rupiah).

Pasal 199

Setiap orang yang berada di ruang manfaat jalan kereta api, menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api tanpa hak, dan menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api yang dapat mengganggu perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 181 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).

Pasal 200

Pemilik Prasarana Perkeretaapian yang memberi izin pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 201

Setiap orang yang membangun jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, perpotongan, atau persinggungan dengan jalan kereta api umum tanpa izin pemilik prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

Pasal 202

Tenaga penguji sarana perkeretaapian yang melakukan pengujian sarana perkeretaapian tidak menggunakan peralatan pengujian dan/atau melakukan pengujian tidak sesuai dengan tata cara pengujian yang ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 108, mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp60.000.000,00 (enam puluh juta rupiah).

Pasal 203

(1) Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian tidak memiliki sertifikat kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 116 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun.

(2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun.

(3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.

(4) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun.

Pasal 204

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Sarana Perkeretaapian dengan Awak Sarana Perkeretaapian yang tidak memiliki sertifikat tanda kecakapan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 116 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan pidana denda paling banyak Rp250.000.000,00. (dua ratus lima puluh juta rupiah).

Pasal 205

Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api tanpa surat perintah tugas dari Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp60.000.000,00 (enam puluh juta rupiah).

Pasal 206

(1) Awak Sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak mematuhi perintah petugas pengatur perjalanan kereta api, sinyal, atau tanda sebagaimana 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.

Pasal 207

Setiap orang yang tanpa hak berada di dalam kabin masinis, di atap kereta, di lokomotif, di gerbong, atau di bagian kereta yang peruntukannya bukan untuk penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 183 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan dan/atau pidana denda paling banyak Rp15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).

Pasal 208

Setiap orang yang menjual karcis kereta api di luar tempat yang telah ditentukan oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 184, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan.

Pasal 209

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, Petugas Prasarana Perkeretaapian, dan pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 210

(1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189, Pasal 191, dan Pasal 193 yang mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan pidana denda paling banyak Rp1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah).

(2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189, Pasal 191 dan Pasal 193 yang mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

Pasal 211

Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap Pengguna Jasa, Awak Sarana Perkeretaapian, dan pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167 ayat (1) dan Pasal 169 ayat (1) dan ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Pasal 212

Selain dipidana dengan pidana penjara dan pidana denda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 196, Pasal 204, dan Pasal 211, korban dapat menuntut ganti kerugian terhadap Penyelenggara Prasarana atau Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang pelaksanaannya berdasarkan ketentuan hukum acara pidana.

Pasal 213

Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 187, Pasal 188, Pasal 189, Pasal 190, Pasal 191, Pasal 196, Pasal 198, Pasal 200, Pasal 204, Pasal 209, dan Pasal 211 dilakukan oleh suatu korporasi, maka dipidana dengan pidana denda yang sama sesuai pasal-pasal tersebut ditambah dengan 1/3 (satu pertiga).