

## Sanksi Pidana terhadap Kecelakaan yang Menyebabkan Matinya Orang di Perlintasan Sebidang Rel Kereta Api yang tidak Memiliki Palang

Muhammad Taufiq, Wicaksono Putra Hariyadi, Angga Saputra

Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang

Correspondence: mtaufiq509@gmail.com, wicaksono14188@gmail.com, anggasaputra1314ck@gmail.com

Article Info	Abstract
<p><b>Submitted:</b> 19-01-2026 <b>Revised:</b> 28-01-2026 <b>Accepted:</b> 24-04-2026 <b>Published:</b> 24-04-2026</p> <p><b>Keywords:</b> Criminal Sanctions, Train, Crossroads</p>	<p>Road users must give trains precedence at level crossings between railway lines and highways, according to Law Number 23 of 2007 concerning Railways, Article 124. This implies that at certain level crossings, train drivers must prioritize trains. However, in practice, many level crossings lack safety barriers, increasing the likelihood of train accidents. The high number of accidents near railway crossings is also caused by various other reasons. The research methodology of this journal is normative. To understand, clarify, and assess legal concepts or principles, normative scholars examine legal documents, regulations and provisions, court decisions, legal theories, and legal literature. Train drivers who make mistakes, whether intentional or not, are subject to criminal sanctions as outlined in Article 361 of the Criminal Code, Article 358 of the Criminal Code, and Article 360 of the Criminal Code.</p>
	Abstrak
<p><b>Kata Kunci:</b> Sanksi Pidana, Kereta Api, Palang</p>	<p>Kereta api memiliki hak prioritas di perlintasan sebidang tempat jalan raya dan rel kereta api bertemu, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 124 Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007. Oleh karena itu, di perlintasan sebidang tertentu, kendaraan bermotor harus memberi jalan kepada kereta api. Sayangnya, dalam kenyataan, banyak perlintasan sebidang yang tidak memiliki penghalang keselamatan, yang membuat kecelakaan kereta api lebih mungkin terjadi. Banyak faktor lain yang berkontribusi pada tingkat kecelakaan yang sangat tinggi di sekitar perlintasan kereta api. Jurnal ini mengikuti pendekatan standar dalam penelitiannya. Akademisi normatif mempelajari undang-undang, kode, pendapat yudisial, gagasan, dan literatur untuk memahami, menjelaskan, dan mengevaluasi prinsip dan konsep hukum. Pasal 361–358–360 KUHP menguraikan hukuman pidana yang dapat dikenakan kepada masinis kereta api jika terjadi kesalahan, baik disengaja maupun tidak.</p>

### PENDAHULUAN

Karena teknologi memungkinkan perpindahan orang (penumpang) dan produk (barang) melintasi jarak pendek maupun jauh, transportasi sangat penting bagi banyak aspek kehidupan manusia. Baik moda transportasi yang disediakan maupun arsitektur jaringan transportasi perlu diubah agar dapat mengikuti tuntutan masyarakat yang berkembang. Kemajuan masyarakat dan pembangunan secara keseluruhan dapat dibantu oleh integrasi yang mulus antara transportasi darat, air, dan laut tanpa banyak hambatan.

Kereta api adalah salah satu jenis transportasi darat yang bergantung pada rel. Mencegah integrasi kereta api menghambat bentuk transportasi lain membutuhkan peraturan yang mengaturnya. Salah satu bentuk transportasi darat yang dikenal sebagai "transportasi kereta api" menggunakan rel sebagai alat angkut utamanya. Mengangkut orang dan barang melalui kereta api adalah fokus utama transportasi kereta api, berbeda dengan praktik transportasi darat yang lebih umum, yang seringkali melibatkan mengemudikan kendaraan.

Sebagai moda transportasi, kereta api adalah kendaraan bermotor yang hanya berjalan di jalur rel dan dapat berfungsi sendiri atau bersama dengan kendaraan lain. Kereta api hanya dapat beroperasi di jaringan rel yang telah ditentukan berkat fitur khusus ini, yang menawarkan manfaat pergerakan tanpa hambatan dari lalu lintas lain. Namun, karena kereta api hanya dapat berjalan di jalur rel yang telah ditentukan, hal ini juga membatasi fleksibilitasnya dibandingkan dengan moda transportasi lainnya.

*Sebuah lokomotif, kendaraan yang dapat bergerak sendiri, dan sejumlah gerbong yang terhubung, atau rangkaian kereta, membentuk sebuah kereta api, yang merupakan jenis angkutan massal.*

*Gerbong-gerbong ini dapat mengangkut banyak orang atau barang karena ukurannya. Sebuah lokomotif dapat menarik kereta api dengan 50 gerbong untuk mengangkut sejumlah besar kargo. Kereta api batubara "babaranjang" di Sumatera Selatan adalah contoh dari jenis ini, yang dibangun khusus untuk pengangkutan batubara dalam skala besar.<sup>1</sup>*

Transportasi darat, khususnya kereta api, sangat penting untuk memfasilitasi perjalanan antar wilayah di dunia yang serba cepat saat ini. Seiring dengan semakin meluasnya perjalanan kereta api, peningkatan langkah-langkah keselamatan dan kenyamanan di perlintasan kereta api menjadi sangat penting. Hal ini untuk menjamin bahwa penumpang dapat mencapai tujuan mereka tanpa insiden dan dengan nyaman. Karena banyak perlintasan kereta api tidak memiliki penghalang keselamatan dan infrastruktur pendukung sistem kereta api terus menghadapi tantangan yang berkelanjutan, tujuan ini belum sepenuhnya terwujud.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta API Pasal 110 Ayat 1, Perlintasan antara jalur KAI dan jalan utama disebut sebagai "Perlintasan Sebidang," di mana perlintasan tersebut bisa diklasifikasikan sebagai: 1. Dilengkapi dengan palang; 2. Tanpa petugas penjaga.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kereta api dan kendaraan bermotor masih menjadi akibat dari perlintasan ini. Tidak adanya fasilitas pendukung di area perlintasan dan kelalaian pengemudi menjadi penyebabnya.<sup>2</sup>

*Direktorat Jenderal Perkeretaapian (2019) melaporkan bahwa "terdapat 384 perlintasan sebidang (7,33%) dan 4.854 perlintasan sebidang (92,67%). Sebanyak 1.238 (23,63 persen) dari seluruh perlintasan sebidang dijaga, 2.046 (39,06 persen) tidak dijaga, dan 1.570 (29,97 persen) ilegal". Perlintasan sebidang masih menjadi topik yang kontroversial karena, meskipun masyarakat sangat membutuhkan akses yang lebih cepat, perlintasan ini juga menimbulkan bahaya serius.<sup>3</sup>*

*Masih belum jelas hukum apa yang berlaku bagi korban yang dirugikan oleh bahaya perlintasan kereta api yang tidak dijaga. Contoh yang sangat baik adalah peristiwa yang melibatkan dua siswa SMP dari Desa Tanjung Ning, Kecamatan Saling, Kabupaten Empat Lawang. Peristiwa ini, yang terjadi di dekat perlintasan kereta api yang berbahaya, mengakibatkan satu korban meninggal dan satu siswa mengalami luka serius. Peristiwa tersebut terjadi pada tanggal 2 Oktober 2018, hari Minggu.<sup>4</sup>*

"Berdasarkan Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, pengemudi wajib memberi jalan kepada kereta api di perlintasan sebidang tempat jalan raya dan jalur kereta api bertemu. Akan ada perlintasan sebidang di mana mobil perlu memberi jalan kepada kereta api karena hal ini. Namun pada kenyataannya, banyak perlintasan sebidang tanpa palang pintu, yang membuat kecelakaan kereta api lebih mungkin terjadi. Kecelakaan kereta api di perlintasan kereta api juga terjadi karena sebab lain.

Pasal 114 UU Nomor 16 Tahun 2016, yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Transportasi Kereta Api, mewajibkan pengemudi kendaraan bermotor untuk berhenti ketika melintasi jalan raya utama dan jalur kereta api.

- a. Memprioritaskan kereta yang sedang bergerak;
- b. Membiarkan kendaraan yang saat ini berada di rel menyelesaikan perjalanannya; dan
- c. Berhenti total ketika alarm berbunyi, palang pintu perlintasan tertutup, atau tanda peringatan lainnya diaktifkan.

Sesuai dengan Pasal 114 UU Nomor 16 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Transportasi Kereta Api dan Pasal 124 UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, "pengemudi kendaraan diwajibkan untuk memprioritaskan kereta api saat melintasi perlintasan kereta api. Meskipun demikian, banyak

---

<sup>1</sup>Faissa Siska, "Pertanggungjawaban Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Divre Ii Sumatera Barat Terhadap Korban Kecelakaan Kereta Api Executive Summary," (Padang, Universitas Bung Hatta, Skripsi. 2023.

<sup>2</sup>Rico Angga Setiawan dan Anggrita Esthi, "Pertanggungjawaban Perdata Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian." *Jurnal Magister Ilmu Hukum, Vol. 14, No. 1, (2024): 106-22.* <https://doi.org/10.55499/dekrit.v14n1.257>

<sup>3</sup><https://properti.kompas.com/read/2019/09/09/190000121/perlntasan-sebidang-tanggung-jawab-siapa?page=all>, Diakses pada tanggal 4 Oktober 2024.

<sup>4</sup><https://regional.kompas.com/read/2018/10/02/14205161/dua-remaja-ditabrak-kereta-satu-tewas-satu-kritis>, Diakses pada tanggal 4 Oktober 2024.

kecelakaan fatal masih terjadi di perlintasan kereta api tanpa penjaga, seringkali akibat sinyal lalu lintas dan rambu peringatan yang tidak memadai. Meskipun peningkatan infrastruktur tetap penting untuk mengurangi kecelakaan di perlintasan ini, hal ini menyoroti perlunya kewaspadaan pengemudi”.

## **METODE**

### **1. Pendekatan Penelitian**

Metodologi penelitian jurnal ini bersifat normatif. Untuk memahami, mengklarifikasi, dan menilai konsep atau prinsip hukum, para sarjana normatif meneliti dokumen hukum, perundang-undangan, putusan pengadilan, teori hukum, dan literatur hukum.

### **2. Rancangan Kegiatan**

Rancangan kegiatan penelitian ini dilaksanakan melalui beberapa tahapan, dimulai dari tahap persiapan yang mencakup menentukan topik dan fokus masalah penelitian, menyusun latar belakang dan rumusan masalah, menentukan jenis penelitian (normatif/yuridis normatif) menentukan metode pendekatan dan Pembahasan.

### **3. Ruang Lingkup atau Objek**

Ruang lingkungannya terbatas pada kajian norma hukum tertulis dan doktrin hukum yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan di perlintasan sebidang tanpa palang yang meliputi tentang pengaturan hukum tentang perlintasan kereta api, ketentuan pidana atas kecelakaan yang mengakibatkan kematian, pertanggungjawaban pihak-pihak terkait dan sanksi pidana dalam kasus kecelakaan perlintasan tanpa palang.

### **4. Bahan dan alat utama**

Penelitian ini menggunakan:

- a. Bahan Hukum Primer: Materi hukum utama (perundang-undangan) mencakup undang-undang dan peraturan, seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
- b. Bahan Hukum Sekunder: Materi Sekunder meliputi buku-buku, karya ilmiah, sumber daya internet, majalah, surat kabar, artikel, pendapat pakar (doktrin hukum), serta materi hukum lainnya yang relevan dengan topik penelitian ini
- c. Bahan Hukum Tersier: Materi hukum tersier yang dipakai dalam tesis ini meliputi kamus, ensiklopedia, jurnal ilmiah, surat kabar, pendapat para ahli serta sumber daya *daring*.

### **5. Teknik Pengumpulan Data**

Studi perpustakaan mengacu pada Teknik pengumpulan data yang melibatkan pemeriksaan bahan hukum melalui membaca, meneliti perpustakaan yang relevan dengan topik penelitian, dan mengumpulkan informasi dari internet serta data lapangan sebagai informasi tambahan.

### **6. Definisi Operasional Variabel Penelitian**

- a. Pertanggungjawaban pidana meliputi subjek yang dapat dimintai pertanggungjawaban: pengemudi kendaraan, penyelenggara jalan/instansi terkait pihak operator/penyelenggara perkeretaapian dan masinis kereta api.
- b. Bentuk sanksi pidana yang dapat dijatuhkan seperti Pidana mati, penjara, kurungan dan denda.

### **7. Teknik Analisis Data**

Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan menelaah secara mendalam bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Metode ini digunakan untuk memahami penerapan hukum sanksi pidana terhadap kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan rel kereta api tanpa palang.

## **HASIL**

### **Sanksi Pidana Terhadap Kecelakaan Yang Menyebabkan Matinya Orang Di Perlintasan Sebidang Rel Kereta Api Yang Tidak Memiliki Palang**

Dengan kapasitas yang sangat besar untuk transportasi penumpang dan barang, kereta api terus menjadi solusi yang efisien, cepat, bebas kemacetan, dan hemat biaya untuk semua operasi industri dan transit penumpang. Jalur kereta api memiliki dampak yang signifikan terhadap kemajuan ekonomi Indonesia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Pertumbuhan ekonomi Indonesia sangat dipengaruhi oleh jalur kereta api memperluas potensinya dan memainkan peran yang lebih besar sebagai penghubung regional baik di dalam negeri maupun internasional. Kereta api memiliki keunggulan transportasi massal dan banyak lagi.

Menurut statistik PT KAI, terjadi kecelakaan fatal pada tahun 2024, yang ada pada table dibawah ini:

No.	Kejadian	Tanggal	Keterangan
1.	Tertemper Motor di perlintasan liar KM 432+7/8 SCT-LHT	2 Januari 2024	1. Korban MD 2. Tindak lanjut oleh Polres Lahat.
2.	Tertemper Motor di perlintasan liat KM 431+2/3 SCT-LHT	21 Januari 2024	1. Korban MD 2. Tindak lanjut oleh Polres Lahat.
3.	Tertemper Motor di JPL 95 Niru	15 Februari 2024	1. Penegndara motor menerobos palang pintu perlintasan 2. Tindak lanjut oleh polres muara enim
4.	Tertemper robohnya bangunan (girder) fly over batalan	7 Maret 2024	1. Terdapat 1 korban luka pekerja divre III 2. waktu evakuasi 26 jam 33 menit 3. Tindak lanjut oleh polda sumsel dan polres muara enim
5.	Tertemper Mobil di JPL 121	1 Mei 2024	1. Perlintasan dijaga dishub 2. Petugas diduga terlanbat menutup perlintasan dikarenakan sedng membantu truk yang kehilangan kendali.
6.	Tertemper monil do perlintasan liat KM 4+5/6 antara ME-TMB	2 Mei 2024	Sempat ada blokade jalur oleh warga setempat, berhasil diselesaikan oleh tim pengamanan.
7.	Tertemper mobil di perlintasan liar KM 536+6/7 LLG-KOP	1 September 2024	1. Mobil mogok saat melintas. 2. 1 korban MD. 3. Tindak lanjut oleh Polres Rejang Lebong.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero). [www.kai.id](http://www.kai.id)

Terkait angka kecelakaan kereta api yang sangat tinggi di Indonesia, PT Persero telah lalai. Tanpa sepengetahuan masyarakat umum, terdapat pembatasan terkait perlintasan kereta api dalam beberapa undang-undang dan peraturan, termasuk Undang-Undang Perkeretaapian No. 23 Tahun 2007, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009, dan Peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api No. 72 Tahun 2009.

*Komponen terpenting dari sistem manajemen yang komprehensif untuk kesehatan dan keselamatan kerja adalah proses kerja sistematis untuk menyelesaikan aktivitas di tempat kerja. Instruksi diperlukan untuk setiap tugas agar pekerja dapat mengikutinya dan mengurangi kemungkinan kecelakaan. Setiap karyawan wajib mematuhi prosedur kerja yang telah ditentukan. Untuk melindungi kesehatan dan keselamatan mereka, hal ini sangat penting. Prosedur Operasi Standar (SOP) biasanya digunakan untuk menjelaskan proses-proses ini. Prosedur Operasi Standar (SOP) dapat memfasilitasi penyelesaian tugas oleh semua karyawan, memungkinkan mereka untuk menghasilkan pekerjaan berkualitas tinggi. Untuk memastikan setiap karyawan menyelesaikan tugasnya secara efektif dan akurat, sangat penting bagi mereka untuk memahami dan menyadari sikap bahwa setiap karyawan harus memilikinya agar dapat menerapkan dan mematuhi.<sup>5</sup>*

*Layanan transportasi kereta api disediakan oleh (BUMN, Persero menjunjung tinggi keselamatan penumpang, kualitas, dan kepuasan pelanggan. Keselamatan banyak penumpang secara tidak langsung dipengaruhi oleh unit fasilitas, yang meliputi depo kereta dan lokomotif. Sangat penting*

<sup>5</sup>Widodo Hariyono, "Standar Operasional Prosedur Bidang K3 Pada Unit Sarana PT. Kereta Api Indonesia," *Jurnal Teknoin Vol. 22, No 7, (2016): 540-550.*

*untuk menentukan kondisi dan kesiapan kereta dan lokomotif sebelum keberangkatan.. Kereta dan lokomotif dijaga dalam kondisi prima melalui perawatan rutin. SOP K3 harus dipahami dan diikuti oleh setiap karyawan unit fasilitas. Safety, Health & Environment (SHE) mengembangkan SOP K3 untuk unit fasilitas. Kepatuhan pribadi karyawan dan supervisor terhadap aturan kebijakan K3 sangat penting untuk implementasi SOP K3 yang efektif oleh perusahaan. Meskipun implementasi SOP K3 di unit fasilitas sangat penting, hal itu dapat menjadi tantangan untuk dilakukan secara konsisten.<sup>6</sup>*

Kereta api harus memberi jalan kepada semua pengemudi setiap saat, sesuai dengan Pasal 124 Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007. Oleh karena itu, di perlintasan sebidang tempat persimpangan jalan raya dan jalur kereta api pengemudi harus memberi jalan kepada kereta api. Lebih lanjut, pengguna jalan harus memberi prioritas kepada kereta api di perlintasan sebidang untuk menjamin keselamatan dan efisiensi operasional mereka, sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Pengelolaan Perkeretaapian. Hal yang sama berlaku di perlintasan sebidang, tempat jalan bertemu dengan jalur kereta api; mobil harus memberi jalan kepada kereta api di perlintasan ini (kadang-kadang disebut sebagai perlintasan "khusus" atau "umum") (Pasal 110, ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi Kereta Api). Pasal 114 Undang-Undang Lalu Lintas dan Transportasi Jalan Nomor 22 Tahun 2009 juga menyatakan hal berikut. Aturan berikut berlaku di perlintasan sebidang:

- a. Pengemudi harus berhenti total saat mendengar bunyi sinyal, saat pintu perlintasan kereta api mulai menutup, atau sinyal lainnya;
- b. kereta api harus diprioritaskan;
- c. kendaraan yang melintasi rel harus didahulukan.

Berikut ini adalah sanksi bagi kendaraan dan pengguna jalan yang melintasi perlintasan kereta api sebagaimana tercantum dalam Pasal 296 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi Jalan:

“Tidak berhenti di perlintasan kereta api dan jalan raya setelah sinyal berbunyi, pintu perlintasan mulai menutup, atau sinyal lain yang disebutkan dalam Pasal 114 huruf, dikenai hukuman maksimal tiga bulan penjara dan denda hingga Rp. 750.000,00.”

“Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi Kereta Api, tujuan perlintasan kereta api adalah untuk melindungi keselamatan lalu lintas kereta api, bukan untuk mengatur lalu lintas. Hal ini disebutkan dalam Pasal 110 ayat 4. Dalam penyusunan undang-undang perkeretaapian, penting untuk memprioritaskan baik manusia maupun kendaraan. Kereta api mengharuskan semua kendaraan untuk berhenti total segera setelah alarm perlintasan berbunyi dan pintu mulai menutup.”

Manajemen dan desain yang buruk telah berkontribusi pada peningkatan yang mengkhawatirkan dalam frekuensi dan tingkat keparahan kecelakaan di perlintasan sebidang tempat jalan dan kereta api bertemu. Oleh karena itu, Keputusan SK.770/KA.401/DRJD/2005 diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di bawah Kementerian Perhubungan. Keputusan ini menetapkan persyaratan teknis untuk infrastruktur kereta api dan jalan di perlintasan sebidang.

Kereta api di perlintasan sebidang dan cara mengidentifikasinya dibahas dalam bagian "Persyaratan untuk Infrastruktur Jalan" dan bagian teknis yang mengikutinya dalam Pedoman Teknis untuk Perlintasan Sebidang Antara Jalan dan Kereta Api (SK.770/KA.401/DRJD/2005). Perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi pintu apabila:

1. Tidak lebih dari 25 kereta api per hari dapat melewati area tersebut;
2. Tidak boleh ada lebih dari 1.000 kendaraan di jalan-jalan dalam kota dan 300 di jalan-jalan luar kota dalam hal volume lalu lintas harian rata-rata (LHR)
3. Jumlah LHR dan frekuensi kereta api tidak boleh melebihi 12.500 smpk.

Berikut ini adalah persyaratan standar ini: satu lampu lalu lintas merah berkedip atau dua lampu lalu lintas merah berkedip bergantian; rambu, marka, dan sinyal suara yang sesuai; dan perlintasan sebidang tanpa palang. Huruf f, sinyal lampu lalu lintas satu warna, harus memenuhi spesifikasi berikut:

1. Satu atau dua lampu berkedip cepat secara berurutan untuk memberi sinyal belok.
2. Lampu kuning digunakan untuk memperingatkan pengemudi agar berhati-hati.

---

<sup>6</sup>*Ibid.*

3. Lampu merah digunakan di perlintasan kereta api untuk memberi sinyal bahwa pengemudi harus berhenti.
4. Beberapa sinyal, baik visual maupun suara, mengarah ke kereta yang mendekat.
5. Lampu-lampu tersebut berbentuk bulat dan berdiameter 20 hingga 30 cm.
6. Daya lampu berkisar antara 60 hingga 100 watt.

Serta di dalam Menteri Perhubungan Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Nomor 94 Tahun 2018 untuk mengatasi masalah keselamatan perlintasan sebidang kereta api. Peraturan tersebut menyatakan Pasal 2

(1) Perlintasan sebidang yang sudah ada tanpa alat pengaman perlintasan sebidang yang beroperasi sebelum diberlakukannya Peraturan Menteri ini diizinkan untuk terus berfungsi:

- a. Menteri, untuk Jalan nasional;
- b. gubernur, untuk Jalan provinsi;
- c. bupati/wali kota, untuk Jalan kabupaten/kota dan Jalan desa; dan
- d. badan hukum atau lembaga, untuk Jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga.

(2) Situasi-situasi berikut ini tercakup dalam Manajemen Perlintasan Sebidang, sebagaimana disebutkan dalam ayat (1)

- a. Perlintasan sebidang yang telah diberi Nomor Perlintasan Sebidang (JPL) oleh operator infrastruktur kereta api tetapi tidak dijaga dan/atau tidak memiliki palang;
- b. Perlintasan sebidang tanpa Nomor Perlintasan Sebidang (JPL) yang tidak dijaga dan/atau tidak memiliki palang dengan lebar jalan lebih dari dua meter; dan
- c. Perlintasan sebidang dengan atau tanpa Nomor Perlintasan Sebidang (JPL) yang dijaga tetapi tidak mematuhi peraturan keselamatan. Operator infrastruktur kereta api harus menormalkan jalur kereta api atau menutup perlintasan sebidang yang lebarnya kurang dari dua meter, tidak dijaga, tidak memiliki palang, atau tidak memiliki Nomor Perlintasan Sebidang (JPL).

Di dalamnya, Penulis membahas kembali definisi JPL yang telah disebutkan sebelumnya. Perlintasan sebidang antar jalur kereta api dibuat lebih aman dengan adanya Peraturan Nomor 94 Tahun 2018 yang dimuat dalam Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1 ayat (12) oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Peraturan ini menyatakan bahwa perlintasan sebidang yang telah terdaftar oleh pemerintah daerah, perusahaan, atau penyedia peralatan kereta api dan telah memenuhi kriteria teknis dan keselamatan harus diidentifikasi dengan Nomor Jalur Perlintasan Langsung, yang juga dikenal sebagai Nomor JPL.

Kereta api diprioritaskan sebagai moda transportasi umum sesuai dengan peraturan-peraturan yang berlaku. Namun, baik masinis kereta api maupun pengemudi kendaraan bermotor tidak sepenuhnya diabaikan ketika terjadi kecelakaan tragis di perlintasan kereta api tanpa rambu. Mengurangi angka kecelakaan memerlukan penanganan banyak komponen, salah satunya adalah meningkatkan prosedur keselamatan di perlintasan kereta api. Tetapi, siapa yang bertanggung jawab atas kecelakaan fatal yang terjadi di perlintasan kereta api yang tidak teridentifikasi?

Operator fasilitas kereta api tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga akibat operasi kereta api, sebagaimana diatur dalam Pasal 159 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Jika pihak yang disengketakan tidak dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kelalaian Operator Fasilitas Kereta Api, maka hal ini berlaku, sebagaimana berlaku untuk pihak ketiga.

Kematian dapat terjadi dalam kecelakaan mobil di perlintasan kereta api jika dipastikan bahwa PT. KAI adalah penyebab kecelakaan tersebut. Kemampuan pihak ketiga untuk menunjukkan kelalaian personel kereta api merupakan faktor yang harus dipertimbangkan ketika menentukan apakah Operator Fasilitas Kereta Api wajib mengasuransikan kerugian yang disebabkan oleh pihak ketiga akibat transportasi kereta api. Persyaratan ini diatur dalam Pasal 169 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007. Tanggung jawab hukum mereka ditunjukkan di sini.

Dua teori pidana korporasi dapat dianalisis untuk menentukan apakah PT. KAI dapat dimintai pertanggungjawaban, khususnya:

a. Teori Identifikasi (*Identification Theory*)

Menurut gagasan ini, aktivitas individu (badan hukum) sebenarnya adalah tindakan korporasi, dan jaksa penuntut umum harus mampu mengidentifikasi pelaku kejahatan agar dapat menuntut

pertanggungjawaban pidana terhadap suatu bisnis. Gagasan ini didasarkan pada anggapan bahwa pertanggungjawaban bersifat langsung, bukan terwakili.<sup>7</sup>

b. Teori Pertanggungjawaban Vikarius (*Vicarious Liability*)

Pertanggungjawaban pidana atas kejahatan yang dilakukannya, misalnya ketika A memberikan tugas kepada B. Gagasan ini menuntut pertanggungjawaban majikan atas kesalahan karyawannya selama kesalahan tersebut terjadi saat ia sedang bekerja.<sup>8</sup>

Berdasarkan Pasal 159 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, PT KAI, perusahaan penyedia infrastruktur kereta api, secara teoritis dapat dituntut secara pidana jika terdapat bukti yang cukup dan dapat diandalkan. Dapatkah seorang masinis kereta api dalam situasi ini dituntut atas tabrakan yang mengakibatkan kematian seseorang di perlintasan kereta api.

Seseorang tidak serta merta telah melakukan tindakan kriminal meskipun telah melakukan kejahatan dan memenuhi persyaratannya karena masih harus ada unsur kesalahan, yaitu tanggung jawab pelaku, agar orang tersebut dapat dihukum, khususnya:<sup>9</sup>

1. Kemampuan untuk mengakui kesalahan;
2. Mentalitas tentang perilaku seseorang, baik disengaja maupun tidak disengaja;
3. Pengakuan atas tindakan sendiri; dan
4. Tidak adanya pembenaran.

Individu yang bersangkutan tidak dinyatakan bersalah, tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, dan tidak dapat dihukum jika kondisi yang disebutkan di atas tidak terpenuhi. Oleh karena itu, apakah aktivitas orang tersebut ilegal atau tidak harus dinyatakan agar ada kesalahan dalam arti sepenuhnya (tanggung jawab pidana). Menentukan kesalahan mereka tidak diperlukan jika mereka tidak ilegal. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, salah satu prasyarat untuk kesalahan pidana adalah kemampuan untuk bertanggung jawab. Jika kesehatan mental seseorang baik, mereka dianggap mampu bertanggung jawab. Kemampuan untuk bertanggung jawab ditentukan oleh dua faktor: unsur kehendak dan faktor rasional. Komponen logis mampu memilih antara aktivitas yang dapat diterima dan yang tidak. Unsur kehendak, di sisi lain, memiliki kemampuan untuk mengubah perilaku sebagai respons terhadap pemahaman tentang apa yang dapat diterima dan yang tidak dapat diterima.<sup>10</sup>

Menurut Pasal 361 KUHP, seorang insinyur dapat menghadapi sanksi pidana karena gagal memberikan peringatan dan gagal mengikuti Prosedur Operasi Standar. Sanksi tersebut meliputi “Hukuman tambahan tiga bulan penjara, pencabutan izin untuk menjalankan profesi yang dipilih pelaku, dan pengumuman keputusan hakim adalah beberapa kemungkinan konsekuensi yang dapat terjadi jika pelanggaran bab ini terjadi saat pelaku sedang menjalankan tugas resminya”.

Secara teoritis bahwa hukuman pidana yang terdapat dalam Pasal 361 KUHP berlaku bagi pengemudi kereta api yang melakukan kesalahan, baik disengaja maupun tidak disengaja. Dokter, bidan, apoteker, pengemudi mobil, pengemudi kereta api, dan para profesional lainnya yang dianggap lebih berhati-hati dalam pekerjaannya termasuk dalam cakupan kasus ini. Mereka akan menghadapi hukuman yang lebih berat jika mereka mengabaikan (menelantarkan) aturan atau spesifikasi di tempat kerja, yang dapat menyebabkan kematian (Pasal 359) atau cedera serius (Pasal 360).

## SIMPULAN

Kecelakaan di perlintasan sebidang rel kereta api tanpa palang yang mengakibatkan kematian seseorang dapat menimbulkan pertanggungjawaban pidana, dan dapat dikenakan sanksi pidana bagi pihak penyelenggara sarana perkeretaapian yaitu PT. KAI dengan syarat dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggaraan Sarana Perkeretaapian dan juga masinis kereta api yang memenuhi unsur pertanggungjawaban pidana yaitu, Unsur-unsur perbuatan telah memenuhi rumusan delik pidana, Mampu bertanggung jawab, Perbuatan diancam dengan pidana, mempunyai kesalahan yaitu kesengajaan atau kealpaan, Tidak ada alasan pemaaf maupun tidak ada alasan pembenar sehingga Masinis kereta api yang melakukan kesalahan, dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana diuraikan dalam Pasal 361, 358, dan 360 KUHP. Sanksi ini diterapkan kepada mereka yang menyebabkan kecelakaan di perlintasan kereta api.

<sup>7</sup>Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, (Jakarta: Grafiti Pers, 2010), hlm.100.

<sup>8</sup>*Ibid*, hlm. 84.

<sup>9</sup>Abidin Zamhari, *Pengertian Dan Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2019), hlm.77

<sup>10</sup>Mahrus Ali dan Hanafi Amrani, *Op. Cit*, hlm.30.

**Muhammad Taufiq, Wicaksono Putra Hariyadi, Angga Saputra:** *Sanksi Pidana terhadap Kecelakaan yang Menyebabkan Matinya Orang di Perlintasan Sebidang Rel Kereta Api yang tidak Memiliki Palang*

## **DAFTAR PUSTAKA**

### **Buku**

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

Sjahdeini, Sutan Remy. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Grafiti Pers, 2010.

Zamhari, Abidin. *Pengertian Dan Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2019.

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta API

### **Jurnal**

Hariyono, Widodo. "Standar Operasional Prosedur Bidang K3 Pada Unit Sarana PT. Kereta Api Indonesia," *Jurnal Teknoin Vol. 22, No 7*, (2016): 540-550.

Setiawan, Rico Angga dan Anggrita Esthi. "Pertanggungjawaban Perdata Pt. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Keselamatan Penumpang Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian." *Jurnal Magister Ilmu Hukum, Vol. 14, No. 1*, (2024): 106-22. <https://doi.org/10.55499/dekrit.v14n1.257>.

### **Skripsi**

Faissa Siska, "*Pertanggungjawaban Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Divre Ii Sumatera Barat Terhadap Korban Kecelakaan Kereta Api Executive Summary*," (Padang, Universitas Bung Hatta, Skripsi. 2023.

### **Website**

<https://regional.kompas.com/read/2018/10/02/14205161/dua-remaja-ditabrak-kereta-satu-tewas-satu-kritis>

<https://properti.kompas.com/read/2019/09/09/190000121/perlindungan-sebidang-tanggung-jawab-siapa?page=all>