

PELANGGARAN HUKUM KELALAIAN PETUGAS PENJAGA PALANG PINTU PERLINTASAN KERETA API (Studi Kasus di Daop 8 Surabaya)

Mahmud¹

Fakultas Hukum Universitas Islam Malang
Jl. Mayjend. Haryono No. 193, Kota Malang 65144
Telp. (0341) 551932 Fax. (0341) 552249
Email : 21601021231@unisma.ac.id

ABSTRACT

There is an intersection of two lanes of the railroad track and also the traffic of public vehicles which are accident-prone points. This article will focus on the cause of the train accident and criminal liability of the officer at the railroad crossing in Daop 8 Surabaya, and using empirical juridical study. The results are train accident that occurred in Daop 8 Surabaya caused by the negligence of officers, damage to equipment, unhealthy body condition of officers. Careless, and leaving the guard post exceeds the maximum limit. As for criminal liability for negligence of the guards themselves, if officers fail to carry out their duties and cause victims they will be subject to articles 359 and 360 KHUP. A track guard can be criminally liable if proven guilty.

Keywords: criminal liability, train, crossing guard.

ABSTRAK

Perpotongan dua jalur moda transportasi dari jalur kereta api dan juga lalu lintas kendaraan umum yang merupakan titik rawan kecelakaan. Rumusan masalah yakni apa sebab terjadinya kecelakaan kereta api dan pertanggungjawaban pidana terhadap petugas penjaga palang pintu perlintasan kereta api di Daop 8 Surabaya. Penelitian dilakukan secara yuridis empiris. Hasil dari penelitian ini adalah kecelakaan kereta api yang terjadi di Daop 8 Surabaya disebabkan oleh kelalaian petugas, kerusakan alat, kondisi tubuh penjaga yang kurang sehat, lengah, dan meninggalkan pos melebihi batas maksimal. Sedangkan untuk pertanggungjawaban pidana kelalaian petugas sendiri, apabila petugas lalai dalam menjalankan tugasnya dan menimbulkan korban akan dikenakan Pasal 359 dan 360 KUHP. Seorang penjaga lintasan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana apabila terbukti melakukan kesalahan.

Kata kunci: Pertanggungjawaban Pidana, Kereta Api, Penjaga Perlintasan.

PENDAHULUAN

Kereta Api merupakan sarana transportasi modern dengan tenaga gerak baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kereta api lainnya yang bergerak di jalan rel yang terkait dengan jadwal perjalanan Kereta Api. Di dalam perjalanan kereta api melewati perlintasan-perlintasan yang dijaga oleh petugas penjaga palang pintu kereta api. Dalam hal ini setiap pos penjagaan dijaga oleh petugas dengan jumlah empat orang setiap pos penjagaan dan di jadwalkan dengan shift yang disesuaikan. Meskipun telah dijaga namun sebagai pengguna jalan harus tetap

¹Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Malang.

berhati-hati ketika melewati perlintasan kereta api. Karena meskipun telah dijaga namun setiap pejalan kaki bisa saja melakukan kelalaian dan dapat mengakibatkan kecelakaan.

Kecelakaan kereta api ditimbulkan oleh bermacam-macam sebab. Misalnya karena kesalahan jadwal, kelalaian petugas penjaga pintu perlintasan kereta api yang tidak menutup pintu perlintasan kereta api, dan kelalaian pengguna jalan lainnya karena menerobos palang pintu. Masalah palang perlintasan sudah diatur dalam Undang-undang No 23 pasal 125 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyebutkan bahwa dalam hal terjadi kecelakaan kereta api², pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut :

1. Mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas;
2. Menangani korban kecelakaan;
3. Memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan;
4. Melaporkan kecelakaan pada instansi terkait;
5. Mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat;
6. Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyelidikan awal oleh pihak berwenang;
7. Mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.

Undang-undang no 23 pasal 179 tahun 2007 menjelaskan larangan; setiap orang dilarang melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur KA sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan KA. Sedang pasal 181, setiap orang dilarang berada di ruang manfaat jalur KA, menyeret, menggerakkan, meletakkan atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur KA, atau menggunakan jalur KA untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api.

Untuk adanya perbuatan pidana harus ada beberapa unsur yaitu:

1. Perbuatan (manusia)
2. Yang dilarang (oleh aturan hukum)
3. Ancaman pidana (bagi yang melanggar larangan).

Meskipun orang telah berbuat dan memenuhi unsur pidana belum tentu orang itu telah melakukan perbuatan pidana, karena masih diperlukan pola unsur kesalahan yang merupakan pertanggungjawaban perbuatan untuk orang dapat dipidana:

- a. Adanya kemampuan bertanggungjawab.
- b. Adanya sikap batin atas perbuatan yang berupa kesengajaan atau kelalaian.

²Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

- c. Adanya keinsyafan atas perbuatannya.
- d. Tidak ada alasan pemaaf.³

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui penyebab kelalaian yang dilakukan petugas penjaga palang pintu Kereta Api di Daop 8 Surabaya dan untuk mengetahui apakah seorang petugas penjaga palang pintu perlintasan Kereta Api dan PT. KAI dapat dimintakan pertanggungjawaban pidana apabila terjadi kecelakaan di Daop 8 Surabaya.

PEMBAHASAN

Penyebab Terjadinya Kecelakaan Dari Hasil Wawancara dan Observasi

Terjadinya kecelakaan Kereta Api di Daop 8 Surabaya disebabkan oleh berbagai macam hal, baik itu karena faktor masyarakat yang kurang disiplin maupun karena adanya kesalahan teknis yang terjadi dalam kedinasan. Maka dalam hal ini berdasarkan wawancara dan observasi yang dilakukan penulis dengan Kepala Stasiun Blimbing Kota Malang, di dapatkan beberapa hal yang menjadi sebab terjadinya kecelakaan kereta api di Daop 8 Surabaya adalah:

1. Karena kerusakan alat, misalnya genta atau bunyi tanda alarm pemberitahuan keberangkatan tidak berbunyi, alat komunikasi telepon ke PJJ sebelah tidak terhubung dan mengalami gangguan atau rusak.
2. Kondisi kesehatan dari penjaga palang pintu perlintasan kereta api sedang tidak dalam kondisi yang baik.
3. Lengah, dalam arti tertidur ketika bertugas, bermain *handphone*, ketika kereta akan berangkat dari stasiun keberangkatan.
4. Meninggalkan pos penjagaan melebihi batas maksimal yang di tentukan dalam tupoksi.

Dari hasil observasi ini pada intinya penjaga harus selalu tanggap dan siap siaga, apabila terjadi kerusakan pada alat harus segera melapor kepada SK/KAUR. Ketika dalam keadaan kurang sehat, maka harus segera memeriksakan diri ke dokter untuk dijadikan permintaan ijin sakit kepada atasan supaya diberikan waktu untuk beristirahat. Setiap pos penjagaan dalam waktu dinas harus selalu siaga dan jam dinding tidak boleh sampai mati karena habis baterai karena harus selalu waspada terhadap jadwal Kereta Api yang akan melewati pos jaga.

Pertanggungjawaban Pidana Kelalaian

³ Moeljatno. 2002. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.

Pertanggungjawaban Pidana Penjaga Palang Pintu Lintasan Kereta Api Di Daop 8 Surabaya

Pertanggungjawaban pidana hanya ada dapat terjadi jika sebelumnya seseorang telah melakukan tindak pidana. Meskipun orang telah melakukan perbuatan dan memenuhi unsur pidana belum berarti bahwa orang itu telah melakukan perbuatan pidana, karena masih dibutuhkan pula unsur kesalahan yang merupakan pertanggungjawaban perbuatan untuk dapatnya orang dipidana: (a) Adanya kemampuan untuk bertanggungjawab, (b) Adanya sikap batin atas perbuatannya yang berupa, kesengajaan atau kealpaan, (c) Adanya keinsyafan atas perbuatannya, dan (d) Tidak ada alasan pemaaf.

Sedangkan unsur-unsur pidana sendiri yang perlu diingat kembali, yakni: (a) Perbuatan, (b) Melawan Hukum, (c) Dilakukan dengan kesalahan, dan (d) Patut dipidana. Menurut Roeslan Saleh yang mengikuti pendapat Moelijatno bahwa pertanggungjawaban adalah kesalahan, sedangkan unsur-unsur kesalahan adalah (a) Mampu bertanggung jawab, (b) Mempunyai kesengajaan atau kealpaan, dan (c) Tidak adanya alasan pemaaf. Kalau unsur-unsur ini tidak ada maka orang yang bersangkutan bisa dinyatakan bersalah mempunyai pertanggungjawaban pidana, sehingga bisa dipidana. Daripada itu harus diingat bahwa adanya kesalahan dalam arti seluas-luasnya (pertanggungjawaban pidana) orang yang bersangkutan harus dinyatakan terlebih dahulu bahwa perbuatannya bersifat melawan hukum. Kalau perbuatannya tidak melawan hukum, maka tidak ada perlunya untuk menetapkan kesalahan artinya tidak dengan sendirinya dapat dicela atas perbuatan itu.

Berdasar ulasan diatas, kemampuan bertanggungjawab adalah salah satu syarat untuk pertanggungjawaban pidana. Seseorang dikatakan mampu bertanggungjawab jika, jiwanya sehat, yaitu apabila memenuhi dua syarat yakni: (a) Dia mampu untuk mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum, dan (b) Dia dapat menentukan kehendaknya sendiri sesuai dengan kesadaran tersebut. Disebutkan dalam buku I Bab III Pasal 44 KUHP yang berbunyi: “barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, karena jiwanya cacat dalam tubuhnya atau terganggu jiwanya karena penyakit, tidak dipidana.”

Maka jika Pasal 44 ditelaah, dapat terlihat dua hal yaitu pertama mengenai penentuan keadaan jiwa si pembuat. Persaksian keadaan pribadi si pembuat yang berupa keadaan akal atau jiwa yang cacat pertumbuhannya atau terganggu penyakit, yang dilakukan oleh seorang dokter penyakit jiwa (psikiater). Psikiater itu menyelidiki bagaimana keadaan jiwa si pembuat pada saat perbuatan dilakukan. Yang kedua yakni adanya penentuan hubungan kasual antara keadaan jiwa si pembuat dengan perbuatannya. Adapun yang menetapkan

adanya hubungan kausal antara keadaan jiwa yang demikian itu dengan perbuatan tersangka adalah hakim. Hakimlah yang menilai apakah tersangka dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya itu.

Berdasarkan wawancara dengan Kepala Stasiun Blimbing Kota Malang, Anjar Setyo Utomo.,SE., dengan Nipp 49680 menerangkan bahwa seorang penjaga palang pintu perlintasan kereta api dapat dipertanggungjawabkan apabila perbuatannya melanggar aturan korporasi dan perilakunya tidak disiplin dan dapat membahayakan keamanan jalur kereta api.⁴ Pertanggungjawaban pidana terhadap penjaga lintasan kereta api dapat dikenakan jika adanya 2 bukti, yaitu perbuatannya dan kesalahannya.

Perbuatan yang dilakukan oleh penjaga palang pintu perlintasan kereta api yang dapat mengakibatkan seorang penjaga palang pintu perlintasan kereta api dikenakan pertanggungjawaban secara pidana, adalah:

(a) Apabila melanggar peraturan prosedur tugas dari PT. KAI yaitu:

1. PJJ dilarang keras membuka palang pintu sebelum kereta api lewat atau permintaan/perintah siapapun, kecuali ada atasan langsung yang bertanggung jawab.
2. PJJ tidak dibenarkan meninggalkan tempat (mewakilkkan kepada orang lain) tanpa adanya ijin dari atasan langsung.
3. Berusaha memberhentikan kereta api dengan memasang semboyan 3 dengan jarak 500 m dari perlintasan, bila terjadi kemacetan lalu lintas perlintasan pada waktu KA akan lewat.

Apabila tetap dilakukan akan mengakibatkan kerugian pada orang lain, baik itu nyawa orang lain ataupun luka-luka.

(b) Apabila melanggar Undang-undang No. 1 Tahun 1946 tentang KUHP Pasal 359 tentang menyebabkan mati atau luka-luka karena kealpaan baik itu secara sengaja ataupun alpa. Yang berbunyi: “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.” Dalam hukum pidana, kelalaian, kesalahan, kurang hati-hati, atau kealpaan disebut dengan culpa.

(c) Apabila melanggar Undang-undang Pasal 360 KUHP, yaitu karena kelalaiannya menyebabkan orang lain luka berat. Sebagaimana ayat (1) satu berbunyi: Barangsiapa karena kelalaiannya menyebabkan orang luka berat dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau hukuman kurungan selama-selamanya satu tahun.

⁴ Hasil wawancara dengan Anjar Setyo Utomo, Kepala Stasiun Blimbing Kota Malang pada tanggal 25 Juni 2020 pukul 12:00 WIB.

Sedangkan kesalahan dapat dibuktikan apabila (a) penjaga lintasan kereta api secara mental dinyatakan sehat dan mengetahui semua apa yang dilakukannya, dan (b) Kesalahan tersebut dilakukan secara sengaja ataupun secara tidak sengaja/lalai/alpa. Apabila semuanya itu dapat dibuktikan, maka penjaga palang pintu dapat dikenakan pertanggungjawaban secara pidana, akan tetapi pertanggungjawaban pidana tidak dapat dikenakan apabila dalam melakukan perbuatannya penjaga palang pintu mendapat perintah langsung dari atasannya.

Untuk lebih jelasnya penulis mengambil contoh kasus yang terjadi di Surabaya pada tahun 2018. Tepatnya pada tanggal 5 November 2018 dengan terdakwa Bambang Sutiyanto seorang penjaga perlintasan kereta api yang dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang dilakukannya karena kelalaian yaitu sebagai berikut: Terdakwa adalah seorang penjaga palang pintu perlintasan kereta api di perlintasan KA jalan Mergorejo, Surabaya. Yang saat itu terdakwa masuk kerja dari pukul 22:00 sampai dengan pukul 06:00 WIB dengan tugasnya sebagai petugas penjaga palang pintu kereta api adalah membuka dan menutup palang pintu kereta api apabila akan ada kereta api lewat secara otomatis.

Pada Jum'at (5/10) malam, menjadi petaka bagi Sukiyah Romatin, 40; M. Kurjum 49; Nadjema Farika, 10. Mobil yang di tumpangi satu keluarga tersebut tertabrak KA Mutiara Timur jurusan Surabaya-Banyuwangi di perlintasan KA Jalan Mergorejo, Surabaya. Kurjum dan Nadjema selamat meski mengalami luka-luka dan trauma mendalam. Sedangkan Sukiyah meninggal beberapa jam ketika beberapa saat mendapat perawatan di Rumah Sakit Bhayangkara Surabaya. Patah tulang punggung menyebabkan Sukiyah tidak tertolong. "korban meninggal merupakan istri pengemudi mobil avanza", kata Kapolsek Wonocolo Kopol Budi Nurtjahjo, Sabtu (6/10). Polrestabes Surabaya bersama jajaran lantas menggelar penyidikan atas kasus kecelakaan tersebut. Polisi memeriksa beberapa saksi mata. Termasuk penjaga palang pintu perlintasan kereta bernama Bambang Sutiyanto.

Hasilnya Bambang Sutiyanto ditetapkan sebagai tersangka atas kecelakaan tersebut. Dia mengakui memang ada unsur kelalaian. Salah satunya adalah alarm tanda peringatan tidak berbunyi saat kereta berangkat dari Stasiun Wonokromo. "Menurut pengakuan saksi, pos palang pintu nggak berbunyi. Padahal pos penjagaan lain di Jalan Jemursari dan Waru berbunyi. Kami sudah kroscek," kata Kanit Lakalantas Polrestabes Surabaya AKP Antara kepada JawaPos.com.

Hukum perdata material lebih dikenal dengan sebutan "hukum perdata" adalah keseluruhan peraturan atau norma hukum yang mengatur hubungan hukum antar perorangan yang satu dengan perorangan yang lain, atau Sedangkan contoh lain dari petugas penjaga perlintasan kereta api dalam bentuk kelalaian adalah sebagai berikut:

Pelaku bernama Novi Riswanto yang bertugas menjaga PJK 63A yang berada di Gg. Bakti Purwodadi Kecamatan Blimbing Kota Malang Jawa Timur yang juga masih termasuk dalam Daop 8 Surabaya, telah melakukan kelalaian yang berbentuk meninggalkan pos penjagaan melebihi batas maksimal yang telah ditentukan oleh peraturan dari PT. KAI. Dari perilaku kelalaian yang dilakukan pelaku menyebabkan palang pintu di pos penjagaan tidak tertutup sehingga KA Penataran SB (450) melaju tanpa pengamanan yang seharusnya dikerjakan oleh petugas penjaga perlintasan kereta api. Kejadian tersebut terjadi pada tanggal 8 Februari 2020, tetapi tanpa adanya insiden yang menimbulkan korban.

Sedangkan akibat kelalaiannya tersebut, PT. KAI telah mengambil tindakan tegas yaitu dengan memberhentikan petugas Novi Riwanto dengan tidak hormat disertai dengan surat pernyataan dari pelaku pada tanggal 8 Februari 2020 sebagai bukti dari perilaku tidak disiplin yang di lakukannya.

Dari contoh kasus yang kedua, dapat dikatakan tidak termasuk hukum pidana tetapi hukum perdata. Hukum acara perdata merupakan bagian dari hukum perdata dalam arti luas yang terdiri dari hukum perdata material dan hukum perdata formal hubungan hukum yang mengatur kepentingan pribadi atau individu.⁵ Hukum acara perdata juga dinamakan hukum perdata formal yang berfungsi mempertahankan dan melaksanakan hukum perdata material apabila dilanggar. Hukum acara perdata adalah keseluruhan peraturan atau norma hukum yang mengatur tata cara seseorang atau badan pribadi mempertahankan dan melaksanakan hak-haknya di peradilan perdata. Dengan kata lain hukum acara perdata adalah hukum yang mengatur tata cara bersengketa di peradilan perdata.

Pertanggungjawaban Pidana PT. KAI Sebagai Korporasi Dalam Kecelakaan Kereta Api Akibat Kelalaian Penjaga Perlintasan Kereta Api

Dewasa ini paling tidak dikenal dua teori tentang pertanggungjawaban pidana korporasi, yaitu Teori Identifikasi dan Teori Imputasi. Teori Identifikasi menyatakan, bahwa tindakan dari orang atau personal korporasi benar-benar merupakan tindakan korporasi. Dasar dari teori itu adalah bahwa tanggung jawab adalah langsung dan bukan mewakili. Sedangkan teori Imputasi adalah “yang mewakili” (*vicarious liability*). Berdasarkan pemikiran ini berarti korporasi bertanggungjawab terhadap maksud dan tindakan pegawainya yang dipandang sebagai suatu kesatuan. Dalam konsep imputasi, maka hubungan pegawai dengan

⁵ Sugiarto, Umar Said, (2013), *Pengantar Hukum Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, h.336

korporasi adalah hal yang utama, yang berarti pegawai harus bertindak dalam ruang lingkup atau bagian dari pekerjaan untuk kepentingan korporasi.

Dalam hal terjadinya kasus kecelakaan kereta api yang disebabkan karena kelalaian petugas penjaga perlintasan kereta api, seperti pada kasus yang tersebut di Sub Bab sebelumnya dengan terdakwa Bambang Sutiyanto, pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hal ini yang ditujukan kepada PT. KAI tidak dapat dilakukan. Karena penjaga palang pintu perlintasan kereta api tersebut melakukan kesalahan dengan inisiatif sendiri, tanpa adanya perintah dari atasan langsung yang bersangkutan. Dalam hal ini tidak sesuai dengan teori imputasi yang memakai dasar pemikiran bahwa korporasi bertanggungjawab terhadap maksud dan tindakan pegawainya yang dipandang sebagai suatu kesatuan. Dalam konsep imputasi maka hubungan pegawai dengan korporasi merupakan hal yang utama, dalam artian pegawai harus bertindak dalam ruang lingkup atau bagian pekerjaan untuk kepentingan korporasi.

Jika dilihat dari ketentuan pemidanaan pada Undang-undang No. 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian masih banyak yang menunjuk ke dalam KUHP dengan berdasarkan pada Pasal 103 KUHP.⁶ Dalam Undang-undang No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian⁷, didalamnya tidak ada ketentuan yang mengatur berlakunya aturan pidana bagi korporasi, begitu pula dalam buku 1 Bab 1 KUHP, maka ketentuan bab tersebut hanya berlaku bagi tindak pidana yang dilakukan oleh orang (Pasal 2, 3, 4, 5, 7, dan 8 KUHP)

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.

Pasal 4: ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia diterapkan bagi setiap orang yang melakukan di luar Indonesia.

Pasal 5: (1) ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia diterapkan bagi warga Negara yang di luar Indonesia melakukan:

1. Salah satu kejahatan tersebut dalam bab I dan II buku kedua dan Pasal-pasal 160, 161, 240, 279, 450, 451.

⁶ *Ibid.* Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

⁷ *Ibid.* Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

2. Salah satu perbuatan yang oleh suatu ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia dipandang sebagai kejahatan, sedangkan menurut perundang-undangan Negara dimana perbuatan dilakukan diancam dengan pidana.

(2). Penentuan perkara sebagaimana dimaksud dalam butir 2 dapat dilakukan juga jika tertuduh menjadi warga Negara sesudah melakukan perbuatan.

Pasal 7: ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap pejabat yang di luar Indonesia melakukan salah satu tindak pidana sebagaimana dimaksudkan bab XXVIII Buku Kedua.

Pasal 8: ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi nahkoda dan penumpang perahu Indonesia, sekalipun diluar perahu, melakukan satu tindak pidana sebagaimana dimaksudkan dalam bab XXIX Buku Kedua, dan bab IX Buku Ketiga, begitu pula yang tersebut dalam peraturan mengenai surat laut dan pas kapal di Indonesia, maupun dalam Ordonasi Perkapalan.

Dari Pasal 2, 3, 4, 5, 7, dan 8 Buku I Bab I KUHP tersebut, tidak satupun ketentuan yang mengatur berlakunya undang-undang pidana Indonesia bagi korporasi karena KUHP yang sekarang masih menganut subjek tindak pidana berupa “orang”, patut pula diingat bahwa korporasi itu tidak mungkin dipidana badan, oleh karena itu jika ditentukan bahwa delik-delik tertentu dapat dilakukan oleh korporasi, harus delik itu diancam pidana alternative berupa pidana denda. Apabila korporasi dapat dipertanggungjawabkan untuk seluruh macam delik, maka seluruh rumusan delik di dalam KUHP harus ada ancaman pidana alternative denda sebagaimana halnya dengan W.v.S. Belanda sekarang ini.

Dalam kecelakaan kereta api yang disebabkan dari kelalaian penjaga palang pintu perlintasan kereta api, PT KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana. Karena seharusnya tidak ada kata lalai untuk penjaga palang pintu perlintasan kereta api, dimana setiap akan datangnya kereta api dari pihak PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api) selalu memberi informasi kepada penjaga palang pintu perlintasan kereta api bahwa kereta api akan segera melewati perlintasan tersebut baik melalui telepon atau genta. Namun jika alat bantu tersebut rusak atau tidak berfungsi atau mengalami gangguan, maka penjaga palang pintu perlintasan kereta api harus melakukan:

1. Laporan ke stasiun / PPKA mengenai situasi yang telah terjadi (agar PPKA dapat segera melaporkan ke unit terkait SSK / SDK).
2. Waspada terhadap datangnya Kereta Api yang akan melewati perlintasan dengan berpedoman pada jadwal Kereta Api di Pos Penjagaan Perlintasan atau PJJ.

3. Siap siaga untuk menutup pintu perlintasan.

Berdasarkan uraian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa seorang penjaga palang pintu perlintasan kereta api harus selalu tanggap dan siap terhadap segala kemungkinan yang terjadi. Jika penjaga palang pintu perlintasan kereta api lalai dalam menjalankan tugasnya sehingga menyebabkan kecelakaan kereta api maka PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan pidananya. Namun untuk proses hukum dari penjaga palang pintu perlintasan kereta api yang telah lalai dengan tugasnya sehingga menimbulkan kecelakaan, pihak PT. KAI akan mendampingi petugas tersebut selama proses penyidikan sampai dengan menerima putusan tetap dari pengadilan.

Hal-hal yang menjadi pertimbangan hakim dalam memberikan putusan pemidanaan hakim wajib mempertimbangkan:

- a. Kesalahan pembuat;
- b. Motif dan tujuan dilakukannya tindak pidana;
- c. Cara melakukan tindak pidana;
- d. Sikap batin pembuat;
- e. Riwayat hidup dan keadaan;
- f. Sikap dan tindakan pembuat sesudah melakukan tindak pidana;
- g. Pengaruh pidana terhadap masa depan pembuat;
- h. Pandangan masyarakat terhadap tindak pidana yang dilakukan;
- i. Pengaruh tindak pidana terhadap korban atau keluarga korban;
- j. Apakah tindak pidana dilakukan secara berencana.

Contoh dalam kasus pidana dengan terdakwa Bambang Sutiyanto seorang penjaga palang pintu perlintasan kereta api yang dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukan karena kelalaian, yang kasusnya telah mempunyai putusan atau kekuatan hukum tetap dengan pertimbangan sebagai berikut: (a) Hal-hal yang memberatkan, yakni perbuatan terdakwa telah menyebabkan orang meninggal dunia, luka-luka berat maupun ringan, dan (b) Hal-hal yang meringankan yakni penyebab kecelakaan tidak saja karena kelalaian terdakwa tetapi juga disebabkan oleh karena tidak berfungsinya sarana komunikasi, yaitu genta yang tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya; selain itu terdakwa berlaku sopan dalam persidangan dan mengaku terus terang atas perbuatannya; serta terdakwa belum pernah dihukum serta merasa sangat menyesal.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dalam bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa sebab terjadinya kecelakaan Kereta Api di Surabaya dikarenakan banyaknya faktor kelalaian dari Petugas Penjaga Perlintasan Kereta Api. Selain itu kecelakaan yang terjadi di Daop 8 Surabaya juga di dominasi oleh banyaknya pelanggar aturan atau rambu-rambu lalu lintas yang tertera sebelum perlintasan Kereta Api.

Penjaga perlintasan kereta api adalah seorang penjaga lintasan, yang diatur secara khusus dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Dalam menjalankan tugasnya penjaga lintasan berpedoman pada tugas pokok penjaga jalan perlintasan (PJJ). Seorang penjaga lintasan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana apabila terbukti telah melakukan perbuatan melawan hukum dan mempunyai kesalahan. Namun PT. KAI akan mendampingi proses hukum Penjaga Perlintasan Jalan Kereta Api tersebut dari proses penyidikan sampai dengan menerima putusan tetap dari pengadilan. Selain putusan dari pengadilan, Penjaga Perlintasan Kereta Api akan tetap menerima hukuman atau sanksi yang berupa teguran ataupun pemutusan hubungan kerja dari PT. KAI.

SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan di atas penulis menyarankan bahwa berkaitan dengan kecelakaan kereta api, Petugas Penjaga Perlintasan Kereta Api khususnya dan juga masyarakat pada umumnya harus lebih memahami dan mematuhi peraturan terkait perjalanan Kereta Api. Dalam hal ini keselamatan masyarakat bukan berada pada tanggung jawab PT. KAI sesuai dengan Undang-undang yang ada. Selain itu, perlu adanya peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) dilingkungan pegawai kereta api terutama bagi mereka yang bekerja di lapangan. Dapat juga berupa peningkatan teknologi dengan di tunjang peralatan yang modern dan terkini.

DAFTAR PUSTAKA

Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang, Nomor 23, Tahun 2007, Tentang Perkeretaapian.

Buku-buku

Moeljatno. (2002). *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.

-----, (2008). *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.

Umar Said Sugiarto. (2015). *Pengantar Hukum Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.