# PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENJAGA LINTASAN KERETA API dan PT. KAI DALAM KECELAKAAN KERETA API

**( Studi Tentang Kecelakaan Kereta Api Akibat Kelalaian Penjaga Lintasan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi).**

## SKRIPSI

**Untuk memenuhi persyaratan mencapai gelar Sarjana Hukum pada Universitas Negeri Semarang**

**Oleh**

**Imam Candra Yustisianto**

**3450406054**

## FAKULTAS HUKUM
## UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
## 2011

# PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke sidang panitia ujian skripsi pada :

Hari :

Tanggal :

| Dosen Pembimbing I | Dosen Pembimbing II |
| --- | --- |
| **Dr.Indah Sri Utari S.H., M.Hum** | **Anis Widyawati, S.H, M.H** |
| **NIP. 19640113 200312 2 001** | **NIP. 19790602 200801 2 021** |

Mengetahui

Pembantu Dekan I Fakultas Hukum

**Drs. Suhadi,S.H,M.Si**

**NIP. 19671116.199309.1.001**

# PENGESAHAN

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang pada :

Hari :

Tanggal :

Ketua

**Drs. Sartono Sahlan, M.H**

**NIP. 19530825.198203.1.003**

Sekertaris

**Drs. Suhadi,S.H,M.Si**

**NIP. 19671116.199309.1.001**

Penguji Utama

**Rasdi, S.Pd., MH**

**NIP. 19640612 198902 1 003**

Penguji I

**Dr.Indah Sri Utari S.H., M.Hum**

**NIP. 19640113 200312 2 001**

Penguji II

**Anis Widyawati, S.H, M.H**

**NIP. 19790602 200801 2 021**

# PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi adalah benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, Februari 2011

Imam Candra Yustisianto
3450406054

# MOTTO DAN PERSEMBAHAN

## MOTTO

1. Jangan berfikir apa yang telah negeri ini berikan untukmu, tetapi berfikirlah apa yang telah kau berikan kepada negeri ini. ( John F. Kennedy)
2. Yang berdaulat adalah barangsiapa mengambil keputusan atas keadaan darurat. (Carl Schmitt)

## PERSEMBAHAN

1. Untuk kedua orang tuaku, dan adik-adikku yang telah memberikan dukungan baik moral maupun material, serta doa dan kasih sayang yang tidak pernah berhenti untukku.
2. Untuk teman-teman di Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang angkatan 2006.
3. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

Segala puji hanya bagi Allah SWT. yang telah memberikan kekuatan moral dan fisik bagi penulis untuk dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam kepada junjungan Nabi Muhammad SAW. Dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk menempuh ujian gelar Sarjana Hukum pada Universitas Negeri Semarang, penulis mengambil judul "Pertanggungjawaban Pidana Penjaga Lintasan Kereta Api dan PT. KAI Dalam Kecelakaan Kereta Api ( Studi Tentang Kecelakaan Kereta Api Akibat Kelalaian Penjaga Lintasan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi)".

Kebahagiaan yang sangat besar sekali karena telah dapat menyelesaikan tugas dan kewajiban sebagai mahasiswa sehingga membuat penulis yakin bahwa tiada hasil tanpa kerja dan usaha.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Allah SWT. pencipta dan penguasa alam semesta beserta makhlukNya.
2. Prof. Dr. Sudijono Sastroatmodjo, M.Si. Rektor Universitas Negeri Semarang.
3. Drs. Sartono Sahlan, M.H. Dekan Fakultas Hukum.
4. Dr. Indah Sri Utari, S.H. M.Hum Dosen pembeimbing I yang telah memberi petunjuk dan bimbingan hingga skripsi ini selesai.
5. Anis Widyawati, S.H, M.H Dosen pembimbing II yang dengan sabar memberikan petunjuk dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan banyak ilmunya kepada penulis sehingga penulis mendapatkan pengetahuaan yang kelak akan penulis gunakan untuk masa depan.

7. Imam Santoso S.H dan Junita Pancawati S.H Hakim Pengadilan Negeri Slawi yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini.
8. Sudjajanto S.H Manajer Hukum DAOP IV Semarang, yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini.
9. Kedua orang tuaku Bapak Santoso dan Ibu Tonisah terima kasih atas doa dan restunya yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis.
10. Saudara-saudaraku Shinta dan Putri yang selalu memberi doa dan dukungan kepada penulis.
11. Teman-temanku seperti Viuleth, Ikhsan Permana, Tri Hadiyanto, dan Semua teman-teman dan sahabat-sahabatku semuanya yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, terima kasih buat dukungan, motivasi dan kenangannya selama ini.

Akhir kata dengan selesainya skripsi ini, tidak lupa mengucapkan syukur alhamdulillah kepada Allah SWT. atas rahmat iman, Islam, serta sehat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Semarang, Februari 2011

Penulis

# ABSTRAK

**Yustisianto, Imam Candra**. 2011. *"Pertanggungjawaban Pidana Penjaga Lintasan Kereta Api dan PT. KAI Dalam Kecelakaan Kereta Api (Studi Tentang Kecelakaan Kereta Api Akibat Kelalaian Penjaga Lintasan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi)"*. Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, Dosen Pembimbing I Dr. Indah Sri Utari, S.H.,M.H, Dosen Pembimbing II Anis Widyawati, S.H, M.H.

**Kata kunci : Pertanggungjawaban Pidana, Penjaga Lintasan, Kecelakaan Kereta api**

Ketertinggalan dalam pengembangan teknologi perkeretaapian berdampak pada faktor kenyamanan dan keselamatan para pengguna jasa transportasi kereta api. Tingginya angka kecelakaan kereta api di Indonesia merupakan suatu permasalahan besar bagi PT. Kereta Api Indonesia (KAI) selaku regulator kereta api di Indonesia.

Permasalahan yang dimunculkan adalah: 1.Bagaimana pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi? 2. PT. KAI sebagai korporasi dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi? 3. Bagaimana kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi selama ini? 4. Bagaimana upaya-upaya yang dilakukan PT.KAI dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi? Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah: 1. Untuk mengetahui sejauh mana seorang penjaga pintu lintasan kereta api dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana bila terjadi kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi. 2. Untuk mengetahui sejauh mana PT. KAI dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana bila terjadi kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi. 3. Untuk mengetahui yang menjadi kendala dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi. 4. Untuk mengetahui apa saja upaya-upaya PT. KAI dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan yuridis sosioligis, yaitu suatu penelitian yang menekankan pada hukum, serta menelaah kaidah-kaidah hukum yang berlaku dalam masyarakat. Lokasi penelitian di Pengadilan Negeri Slawi dan PT. KAI DAOP IV Semarang, Menggunakan studi pustaka baik berupa hasil wawancara, dokumen-dokumen, buku-buku literatur dan sumber tertulis lainnya yang berkaitan dengan penulisan ini. Analisis data menggunakan analisis data kualitatif.

Adapun hasil penelitian dapat dijelaskan sebagai berikut: 1. Seorang penjaga lintasan kereta api dapat dipertanggungjawabkan apabila : 1). Tidak ada alasan pemaaf. 2). Tidak ada alasan pembenar. 3). Kelalaian yang disengaja dalam melakukan tugas-tugas yang harus dilakukannya. 2. pertanggungjawaban pidana terhadap PT. KAI tidak dapat dilakukan karena penjaga lintasan pada saat terjadi

kecelakaan melakukan inisiatifnya sendiri tanpa ada perintah dari pejabat PT. KAI. 3. Kendala-kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi yaitu : 1). Peraturan-peraturan tentang Perkeretaapian belum menempatkan aspek keselamatan pada posisi sangat utama. 2). karena adanya faktor dana yang cukup besar yang harus dikeluarkan oleh PT. KAI. 3). kesadaran hukum masyarakat setempat yang masih kurang.

Simpulan. 1. Seorang penjaga lintasan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana apabila terbukti telah melakukan perbuatan melawan hukum formil dan mempunyai kesalahan. 2. PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana dalam kecelakaan kereta api yang diakibatkan kelalaian PJL. Namun PT. KAI akan mendampingi proses hukum PJL tersebut dari proses penyidikan sampai dengan menerima putusan tetap dari pengadilan. 3. Kendala-kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi yaitu : 1). Peraturan-peraturan tentang Perkeretaapian belum menempatkan aspek keselamatan pada posisi sangat utama. 2). karena adanya faktor dana yang cukup besar yang harus dikeluarkan oleh PT. KAI. 3). kesadaran hukum masyarakat setempat yang masih kurang. Saran yang disampaikan oleh penulis adalah: (1). Perlu adanya peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) di lingkungan pegawai kereta api terutama bagi mereka yang bekerja di lapangan (2). walaupun PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana sebaiknya PT. KAI bertanggungjawab dengan membantu biaya yang telah ditimbulkan akibat kelalaian pegawainya kepada para korban. (3). Perlu adanya peraturan yang tunggal tentang perkeretaapian sehingga memudahkan bagi para pihak dalam bertindak. Para pihak dalam hal ini adalah PT.KAI, masyarakat umum serta para aparat penegak hukum.

## DAFTAR ISI


Halaman

**HALAMAN JUDUL** ..... i

**PERSETUJUAN PEMBIMBING** ..... ii

**PENGESAHAN KELULUSAN** ..... iii

**PERNYATAAN** ..... iv

**MOTTO DAN PERSEMBAHAN** ..... v

**KATA PENGANTAR** ..... vi

**ABSTRAK** ..... viii

**DAFTAR ISI** ..... x

**DAFTAR LAMPIRAN** ..... xii

**BAB 1 PENDAHULUAN** ..... 1

1.1 Latar Belakang ..... 1

1.2 Identifikasi Masalah ..... 5

1.3 Pembatasan Masalah ..... 6

1.4 Rumusan Masalah ..... 7

1.5 Tujuan Penelitian ..... 7

1.6 Manfaat Penelitian ..... 8

1.6.1 Manfaat Teoritis ..... 8

1.6.2 Manfaat Praktis ..... 8

1.7 Sistematika Penulisan Skripsi ..... 9

**BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA** ..... 11

2.1 Tindak Pidana ..... 11

2.2 Pertanggungjawaban Pidana..... 14

2.3 Pedoman Pemidanaan..... ..... 22

2.4 Perumusan Delik Culpa..... 30

2.5 Sejarah dan Pengertian Korporasi sebagai Subyek Hukum Pidana ..... 34

2.5.1 Pengertian Korporasi ..... 34

2.5.2 Sejarah dan Latar Belakang Korporasi sebagai Subyek Hukum Pidana ..... 35

2.5.3 Pertanggungjawaban Korporasi..... 36

2.6 Sejarah dan Pengertian Perkeretaapian di Indonesia ..... 37

2.6.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia ..... 37

2.6.2 Pengertian Perkeretaapian di Indonesia..... 39

2.6.3 Tugas Pokok Penjaga Lintasan Kereta Api ..... 41

**BAB 3 METODE PENELITIAN**..... 43

3.1 Pendekatan Penelitian..... 43

3.2 Spesifikasi Penelitian ..... 43

3.3 Lokasi Penelitian..... 44

3.4 Fokus Penelitian……... 44

3.5 Sumber Data Penelitian..... 45

3.6 Alat dan Tekhnik Pengumpulan Data ..... 46

3.6.1 Wawancara..... 46

3.6.2 Dokumentasi ..... 47

3.7 Keabsahan data ..... 47

3.8 Metode Analisa Data……..... 50

3.9 Metode Penyajian Data……..... 51

**BAB 4 HASIL PENELITAN DAN PEMBAHASAN**..... 52

4.1 Pertanggungjawaban Pidana Penjaga Lintasan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi ..... 52

4.1.1 Pertanggungjawaban Pidana PT. KAI sebagai Korporasi dalam Kecelakaan Kereta Api akibat Kelalaian Penjaga Lintasan ..... 63

4.1.3 Hal-hal yang menjadi Pertimbangan Hakim dalam Memberikan Putusan ..... 70

4.2. Kendala-kendala yang dihadapi dalam Penegakan Hukum Perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi..... 72

4.3 Upaya-upaya yang dilakukan dalam Penegakan Hukum Perkeretaapian ..... 76

**BAB 5 PENUTUP**..... 80

5.1 Simpulan..... 80

5.2 Saran..... 81

**DAFTAR PUSTAKA**..... 83

**LAMPIRAN**

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Surat Ijin Penelitian dari UNNES untuk melakukan penelitian di Pengadilan Negeri Slawi.

Lampiran 2 : Surat keterangan telah melakukan penelitian dari Pengadilan Negeri Slawi

Lampiran 3 : Pedoman Wawancara

Lampiran 4 : Dokumentasi Penelitian

Lampiran 5 : Surat Ijin Penelitian dari UNNES untuk melakukan penelitian di PT. KAI DAOP IV Semarang.

Lampiran 6 : Kartu Bimbingan Skripsi

# BAB 1

# PENDAHULUAN

## 1.1 LATAR BELAKANG

Kereta api (KA) merupakan 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. Palang pintu lintasan, belum lagi petugas penjaga lintasan. Idealnya, untuk satu lintasan kereta api, dibutuhkan empat penjaga lintasan. Sebagai pengguna jalan keamanan setiap kali melintas pintu Kereta api tidak dapat mengandalkan kepada adanya palang pintu maupun petugas penjaganya. Sebagai pengendara harus meningkatkan kewaspadaan, kehati-hatian dan merubah pola pikir dalam menyikapi palang pintu kereta api.

Jika kecelakaan terjadi maka kita semua yang akan rugi bukan cuma PT.Kereta Api tapi semuanya yang menjadi korban kecelakaan kereta api. Dalam kecelakaan kereta api dapat ditimbulkan oleh bermacam – macam sebab, seperti karena kesalahan jadwal berangkat ataupun dapat juga karena kelalaian dari penjaga pintu lintasan kereta api yang tidak menutup pintu lintasan kereta api dimana akan melewati rel yang melintang ditengah jalan sehingga menimbulkan terjadinya kecelakaan atau tabrakan antara kereta api dengan kendaraan yang melewati rel tersebut.

Ketertinggalan dalam pengembangan teknologi perkeretaapian berdampak pada faktor kenyamanan dan keselamatan para pengguna jasa transportasi kereta api. Di Negara-negara maju yang memiliki kereta api

dengan kecepatan tinggi jarang terjadi kecelakaan pada perjalanan kereta api, sedangkan di Indonesia tingkat kecelakaan kereta api relatif tinggi.

Menurut data Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Pada Tahun 2006 terjadi 126 kecelakaan, tahun 2007 terjadi 132 kecelakaan, tahun 2008 terjadi 217 kecelakaan atau naik 64 persen. Tingginya angka kecelakaan kereta api di Indonesia merupakan suatu permasalahan besar bagi PT. Kereta Api Indonesia (KAI) selaku regulator kereta api di Indonesia.

Salah satu contoh kecelakaan yang terjadi adalah, sebuah mobil sedan tertabrak kereta api yang mengakibatkan dua orang tewas. Kecelakaan ini terjadi di kawasan Indraprasta jalan Brotojoyo Semarang. Kereta api Argo Bromo jurusan Jakarta-Semarang Tawang menabrak sedan Toyota twin cam B-2963-NR. Dugaan sementara dalam kasus ini adalah kekurang hati-hatian pengemudi sedan, namun hal ini dibantah oleh sopir, dia mengaku ini diakibatkan palang kereta api yang terbuka sebelum kereta api lewat dan kembali menutup satu menit kemudian. Dan ternyata ketika mobil berada di tengah lintasan, kereta api melaju dengan cepat dan kecelakaan pun tak terhindari. Kecelakaan ini terjadi senin 8 september 2008.

Humas PT. KAI Daop IV Semarang 23 januari 2009 mengatakan bahwa tidak semua jalur perlintasan harus memiliki palang pintu dengan alasan biaya untuk palang pintu standar PT. KAI cukup mahal sekitar 1 milyar rupiah. Menurutnya kecelakaan itu disebabkan masyarakat tidak mematuhi peraturan yang sesuai dengan Pasal 124 UU No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian,

pada perlintasan jalur kereta api dengan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

Dari uraian diatas timbulah berbagai permasalahan yaitu bagaimana sebab-sebab terjadinya kecelakaan kereta api dan bagaimana pertanggungjawaban tindak pidana dan penyelesaian kelalaian penjaga palang pintu kereta api.

Untuk menentukan adanya pertanggungjawaban, seseorang pembuat dalam melakukan suatu tindak pidana harus ada “sifat melawan hukum” dari tindak pidana itu, yang merupakan sifat terpenting dari tindak pidana. Tentang sifat melawan hukum apabila dihubungkan dengan keadaan psikis (jiwa) pembuat terhadap tindak pidana yang dilakukannya dapat berupa “kesengajaan” (opzet) atau karena “kelalaian” (culpa).

Dikutip dari makalah Syafrinaldi (2006:8) Dalam teori hukum pidana Indonesia kesengajaan itu ada tiga macam, yaitu :

(1) Kesengajaan yang bersifat tujuan
Bahwa kesengajaan yang bersifat tujuan, si pelaku dapat dipertanggungjawabkan dan mudah dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Karena dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan ini, berarti si pelaku benar-benar menghendaki mencapai suatu akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya ancaman hukuman ini.

(2) Kesengajaan secara keinsyafan kepastian
Kesengajaan ini ada apabila si pelaku, dengan perbuatannya tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delik, tetapi ia tahu benar bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatan itu

(3) Kesengajaan secara keinsyafan kemungkinan
Kesengajaan ini yang terang-terang tidak disertai bayangan suatu kepastian akan terjadi akibat yang bersangkutan, melainkan hanya dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu.

Selanjutnya mengenai kealpaan karena merupakan bentuk dari kesalahan yang menghasilkan dapat dimintai pertanggung jawaban atas perbuatan seseorang yang dilakukannya, seperti yang tercantum dalam Pasal

359 KUHP yang menyatakan sebagai berikut : “Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.”

Kealpaan mengandung dua syarat, yaitu :

(1) Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan hukum ;
(2) Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan hukum.

Dari ketentuan diatas, dapat diikuti dua jalan, yaitu pertama memperhatikan syarat tidak mengadakan penduga-duga menurut semestinya. Yang kedua memperhatikan syarat tidak mengadakan penghati-hati guna menentukan adanya kealpaan. Siapa saja yang melakukan perbuatan tidak mengadakan penghati-hati yang semestinya, ia juga tidak mengadakan menduga-duga akan terjadi akibat dari kelakuannya. Selanjutnya ada kealpaan yang disadari dan kealpaan yang tidak disadari. Dengan demikian tidak mengadakan penduga-duga yang perlu menurut hukum terdiri atas dua kemungkinan yaitu:

(1) Terdakwa tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya.
(2) Terdakwa berpikir bahwa akibat tidak akan terjadi ternyata tidak benar. (http://saifudienjsh.blogspot.com/2009/08/pertanggungjawaban-pidana.html)

Dalam kealpaan atau kelalaian ini, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh undang-undang.

Maka dapat dikatakan bahwa, jika ada hubungan antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku dengan akibat yang dilarang itu, maka hukuman pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu. Sebab pertanggungjawaban pidana atas perbuatannya

itu secara jelas dapat ditimpakan kepada pelakunya itu. Tetapi jika hubungan kausal tersebut tidak ada maka pertanggungjawaban pidana atas perbuatan pidananya itu tidak dapat ditimpakan kepada pelakunya itu sehingga hukuman pidana tidak dapat dijatuhkan kepada pelakunya itu.

Berdasarkan uraian di atas, penulis ingin mengetahui sejauh mana pertanggungjawaban seorang penjaga lintasan pintu kereta api ketika terjadi kecelakaan lalulintas kereta api serta kaitan antara perundang-undangan yang mengatur semua prosedur dalam menjalankan dinas kereta api dalam pertanggungjawaban seorang penjaga lintasan pntu kereta api dengan peraturan yang mengatur kealpaan dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP). Keseluruhan permasalahan tersebut akan penulis rangkum dalam suatu skripsi yang berjudul "PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENJAGA LINTASAN KERETA API dan PT. KAI DALAM KECELAKAAN KERETA API ( Studi Tentang Kecelakaan Kereta Api Akibat Kelalaian Penjaga Lintasan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi)".

## 1.2 IDENTIFIKASI MASALAH

Berbagai upaya dilakukan oleh PT.KAI selaku regulator transportasi kereta api di Indonesia guna memberikan pelayanan terbaik kepada pengguna jasanya. Prosedur dalam melaksanakan perjalanan dinas kereta api telah ditetapkan sejak jaman pemerintah Hindia Belanda, bahkan pemerintah Indonesia sendiri telah memiliki perundangan tersendiri yang mengatur masalah perkeretaapian, namun tingkat kecelakaan kereta api setiap tahun

semakin meningkat dan dapat menimbulkan suatu bentuk-bentuk tindak pidana lalu-lintas.

Berkaitan dengan uraian di atas, maka identifikasi masalah yang akan peneliti angkat adalah:

(1) Mengenai pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dan PT. KAI sebagai korporasi dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi;
(2) Mengenai pengaturan perkeretaapian dalam undang-undang;
(3) Mengenai kendala-kendala dalam penegakan hukum perkeretaapian di Indonesia;
(4) Mengenai pertimbangan hakim dalam memberikan keputusan kepada terdakwa.

## 1.3 BATASAN MASALAH

Agar masalah yang dibahas penulis tidak melebar sehingga dapat mengakibatkan ketidakjelasan pembahasan masalah, maka penulis akan membatasi masalah yang akan diteliti. Pembatasan masalah tersebut adalah:

(1) Pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dalam kecelakaan kereta api dan PT. KAI sebagai korporasi dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi.
(2) Kendala-kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi.

(3) Upaya-upaya yang dilakukan PT. KAI dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi.

## 1.4 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah, dan batasan masalah tersebut di atas, maka permasalahan yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

(1) Bagaimana pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi?

(2) Bagaimana pertanggungjawaban pidana PT. KAI sebagai korporasi dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi?

(3) Bagaimana kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi selama ini?

(4) Bagaimana upaya-upaya yang dilakukan PT.KAI dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi?

## 1.5 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

(1) Untuk mengetahui sejauh mana seorang penjaga pintu lintasan kereta api PT. KAI dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana bila terjadi kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi

(2) Untuk mengetahui sejauh mana PT. KAI dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana bila terjadi kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi.

(3) Untuk mengetahui yang menjadi kendala dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi.

(4) Untuk mengetahui apa saja upaya-upaya PT. KAI dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi.

## 1.6 MANFAAT PENELITIAN

### 1.6.1 Manfaat Teoritis

(1) Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang didapat selama kuliah di Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang.

(2) Sebagai pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan ilmu hukum pidana pada khususnya.

(3) Sebagai pemahaman mengenai pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dan PT.KAI dalam kecelakaan kereta api.

### 1.6.2 Manfaat Praktis

(1) Bagi peneliti, yaitu dalam hal ini peneliti diharapkan dapat menimba ilmu serta wawasan yang lebih luas mengenai pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dan PT. KAI dalam kecelakaan kereta api.

(2) Bagi akademis, yaitu dalam hal ini adalah Universitas Negeri Semarang khususnya Fakultas Hukum dan para pelaku akademis agar dapat

memahami lebih mendalam mengenai pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dan PT. KAI dalam kecelakaan kereta api sehingga memperoleh suatu hasil dalam sebuah hasil laporan yang jelas, sistematis dan mudah dipahami bagi semua.

(3) Bagi masyarakat, yaitu sebagai sarana memperoleh wawasan dan penjelasan atas pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dan PT. KAI dalam kecelakaan kereta api.

## 1.7 SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Garis-garis besar sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari tiga bagian yaitu bagian awal, bagian inti, bagian akhir skripsi. Adapun perinciannya adalah sebagai berikut:

**(1) Bagian awal skripsi**

Bagian awal skripsi yang terdiri dari halaman judul, halaman pengesahan, halaman kelulusan, pernyataan, motto dan persembahan, kata pengantar, sari (abstrak) dan daftar isi.

**(2) Bagian isi skripsi**

Bagian inti penulisan skripsi ini dapat dibagi menjadi 5 (lima) Bab yaitu:

Pada Bab I (satu) PENDAHULUAN merupakan bab yang menguraikan Latar belakang, Identifikasi dan permasalahan yang dihadapi, Tujuan dan manfaat penelitian, Sistematika penulisan skripsi.

Pada Bab II Tinjauan Pustaka, menguraikan tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana, sejarah dan latar belakang korporasi sebagai subyek hukum pidana, pertanggungjawaban korporasi.

Selanjutnya pada Bab III METODE PENELITIAN menguraikan tentang dasar penelititan, spesifikasi penelitian, metode pengumpulan data, metode analisis data, metode penyajian data.

Bab IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan.

Bab V PENUTUP berisi simpulan dari keseluruhan bab-bab yang ada. Juga diberikan saran-saran yang diharapkan membantu memecahkan permasalahan.

**(3) Bagian akhir skripsi**

Bagian akhir skripsi ini meliputi daftar pustaka dan lampiran-lampiran.

# BAB 2

# TINJAUAN PUSTAKA

## 2.1 Tindak Pidana

Tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana. Dan pelaku ini dapat dikatakan merupakan subjek tindak pidana. (Wirjono, 1989:55).

Istilah tindak pidana merupakan istilah yang akan selalu muncul dalam pembicaraan mengenai pertanggungjawaban pidana. Dalam hukum pidana istilah tindak pidana ini merupakan pengertian yuridis yang berbeda dari pengertian perbuatan jahat atau kejahatan dalam pengertian kriminologi.

Pembentuk Undang-undang kita telah menggunakan kata *strafbaarfeit* untuk menyebutkan apa yang kita kenal sebagai tindak pidana di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya dimaksud dengan perkataan *strafbaarfeit* tersebut.

Belum ada keseragaman dalam penggunaan istilah tersebut, misalnya Moeljatno, menggunakan istilah “perbuatan pidana”, Utrecht memakai istilah peristiwa pidana” (Sudarto, 1990:39), Roeslan saleh sependapat dengan Moeljatno menggunakan istilah perbuatan pidana dengan alasan bahwa dalam menghadapi “perbuatan pidana” tekanannya pada sifat perbuatan. (Saleh, 1983:23).

Kata *Feit* dalam bahasa Belanda dapat berarti fakta, kenyataan, atau peristiwa. (Simorangkir, 1983:49). Tetapi bila kita gunakan istilah “peristiwa pidana” maka dirasakan terlalu luas, oleh karena peristiwa itu dapat terjadi karena hal- hal selain perbuatan manusia, misalnya saja kejadian alam dan sebagainya, sedangkan dalam *strafbaarfeit* menurut hukum pidana hanyalah menyangkut perbuatan manusia, dengan pengertian bahwa *Handeling* atau perbuatan itu dapat bersifat aktif, artinya manusia itu berbuat, dan dapat bersifat pasif, artinya manusia itu tidak berbuat *strafbaarfeit* atau diterjemahkan dalam bahasa Indonesia menjadi “tindak pidana” diartikan secara berbeda-beda bagi mereka yang berpandangan *monistis* dan yang berpandangan *dualistis*.

Bagi pengikut aliran *monistis* seorang yang melakukan tindak pidana sudah dapat dipidana, sedangkan bagi 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.Walaupun pada akhirnya, yaitu untuk menentukan dijatuhkannya pidana, kedua aliran itu tidak mempunyai perbedaan prinsipil, orang perlu menjelaskan dengan tegas apa yang dimaksudkan dengan tindak pidana itu, menurut *monistis* ataukah yang *dualistis*. (Sudarto, 1990:45).

Dibawah ini akan dikemukakan rumusan delik dari mereka yang berpandangan monistis, yaitu yang merumuskan delik itu secara bulat, tidak

memisahkan antara perbuatan dan akibatnya di satu pihak dan pertanggungjawaban di lain pihak.

> Menurut Van Hamel :“ *Eene wettelijke omschreven menschelijke gedraging, onrectmatig en aan schuld te wijten* (kelakuan manusia yang dirumuskan dalam undang-undang, melawan hukum, yang patut dipidana dan dilakukan dengan kesalahan).
>
> Lebih singkat daripada itu ialah rumusan Vos, yang mengatakan: “suatu kelakuan manusia yang oleh peraturan perundang-undangan diberi pidana; jadi suatu kelakuan manusia yang pada umumnya dilarang dan diancam dengan pidana.”
>
> Dalam rumusan Vos ini tidak dirinci dengan “melawan hukum”, “dilakukan oleh orang yang bersalah” dan “dapat dipertanggungjawabkan.” (Hamzah, 2008:88).

J.E. Jonkers (1987:135), yang mengatakan” suatu perbuatan yang melawan hukum (*wedderechtelijk*) yang berhubungan dengan kesengajaan atau kesalahan yang dilakukan oleh orang yang dapat dipertanggungjawabkan”.

Sedangkan, dari mereka yang berpandangan dualistis, yaitu yang memisahkan antara *criminal act* dan *criminal responsibility* dan bila kedua bagian itu bersatu barulah dapat dijatuhkan pidana.

Menurut Moeljatno untuk adanya perbuatan pidana harus ada unsur-unsur:

1. Perbuatan (manusia)
2. Yang dilarang (oleh aturan hukum)
3. Ancaman pidana. (bagi yang melanggar larangan). (Chazawi, 2002:79)

Pompe merumuskan tindak pidana itu secara teoritis : suatu pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) 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 *strafbaar feit* adalah tidak lain daripada *feit* yang didalam ketentuan perundang-undangan diancam pidana. (Sudarto, 1990:43).

Menurut Lamintang (1982:173) perbedaan antara teori dan hukum positif oleh pompe tersebut bersifat semu, karena bagi teori yang terpenting adalah tidak seorangpun dapat dipidana kecuali bila tindakannya itu benar-benar melanggar hukum dan dilakukan dengan kesalahan, sedangkan hukum positif juga tidak mengenal adanya kesalahan tanpa adanya sifat melawan hukum. Dan ini dapat dipersatukan bila kita ingat azas *geen straf zonder schuld* atau tiada pidana tanpa kesalahan.

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

## 2.2 Pertanggungjawaban Pidana

Seperti telah disebutkan dimuka, yaitu dalam pengertian tindak pidana (perbuatan pidana, *strafbaarfeit, delict*), untuk dapat dipidananya seseorang diperlukan beberapa syarat tertentu.

Meskipun orang telah berbuat dan memenuhi unsur pidana belum berarti bahwa orang itu telah melakukan perbuatan pidana, karena masih diperlukan

pula unsur kesalahan yang merupakan pertanggungjawaban perbuatan untuk dapatnya orang dipidana:

1. Adanya kemampuan bertanggungjawab.
2. Adanya sikap batin atas perbuatannya yang berupa, kesengajaan atau kealpaan.
3. Adanya keinsyafan atas perbuatannya.
4. Tidak ada alasan pemaaf. (Soeharto, 1993:25-26).

Di dalam KUHP tidak memberikan definisi atau rumusan mengenai pertanggungjawaban pidana. Yang berhubungan dengan itu ialah Pasal 44 : "Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, karena jiwanya cacat dalam tubuhnya atau jiwa yang terganggu karena penyakit. Kalau tidak dapat dipertanggungjawabkannya itu disebabkan karena hal lain, misalnya jiwanya tidak normal karena masih sangat muda atau lain-lain, pasal tersebut tidak dapat dipakai. (Moeljatno, 2008:178).

Masalah pertanggungjawaban pidana berkaitan erat dengan unsur kesalahan, membicarakan unsur kesalahan dalam hukum pidana ini berarti mengenai jantungnya , demikian dikatakan oleh Idema. Sejalan dengan itu, menurut Sauer ada trias, ada tiga pengertian dasar dalam hukum pidana, yaitu :

(1) Sifat melawan hukum *(unrecht)*;

(2) Kesalahan *(schuld)*;

(3) Pidana *(straf)* . (Muladi dan Priyatno, 2010:68).

Menurut Roeslan Saleh dalam pengertian perbuatan pidana tidak termasuk dalam hal pertanggungjawaban. Perbuatan pidana hanyalah menunjukkan kepada dilarangnya perbuatan. Apakah orang yang telah melakukan perbuatan itu kemudian juga dipidana, tergantung pada soal apakah dia dalam melakukan perbuatan itu memang mempunyai kesalahan atau tidak. Apabila orang yang melakukan perbuatan pidana itu memang melakukan kesalahan, maka tentu dia akan dipidana. (Saleh, 1983 :75).

> Berhubungan dengan hal itu Sudarto menyatakan dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum. Jadi meskipun perbuatannya memenuhi rumusan delik dalam undang-undang dan tidak dibenarkan, namun hal tersebut belum memenuhi syarat untuk penjatuhan pidana. Untuk pemidanaan masih perlu adanya syarat bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah *(subjective guilt)*. Dengan perkataan lain orang tersebut harus dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya baru dapat dipertanggungjawabkan kepada orang tersebut. Disini berlaku apa yang disebut asas " tiada pidana tanpa kesalahan *(keine strafe obne schuld* atau *geen strafzonderschuld* atau *nulla poena sine culpa)*. *Culpa* disini dalam arti luas, meliputi juga kesengajaan. (Muladi dan Priyatno, 2010:68-69)

Dalam hukum pidana Inggris asas ini dikenal dalam bahasa latin yang berbunyi *"actus non facit reum, nisi menst sit rea" (an act does not make a person guilty, unless the mind is guilty)*. (Moeljatno, 2002:5).

> Menurut Moeljatno (2002:155) dalam bukunya Azas-azas Hukum Pidana, masalah pertangggungjawaban pidana adalah demikian pentingnya orang tidak mungkin dipertanggungjawabkan (dijatuhi pidana) kalau dia tidak melakukan perbuatan pidana. Tapi meskipun melakukan perbuatan pidana, tidak selalu dia dapat dipidana. Orang yang tidak dapat dipersalahkan melanggar sesuatu perbuatan tidak mungkin dikenakan pidana, sekalipun banyak orang mengerti, misalnya bahwa perangai atau niatnya orang itu buruk, sangat kikir, tidak suka menolong orang lain; atau amat ceroboh, tidak menghiraukan kepentingan orang lain.

Sebagai contoh hal yang kedua, yaitu bahwa meskipun melakukan perbuatan pidana tidak selalu dapat dipidana, adalah seorang anak bermain korek api dipinggir rumah tetangga dan mengakibatkan kebakaran (pasal 187 atau 188 (1) KUHP) tidak seorangpun yang akan mengajukan anak tersebut ke muka hakim pidana untuk dipertanggungjawabkan perbuatannya. Contoh lain adalah orang gila yang tiba-tiba tanpa disangka-sangka menyerang seorang

lain, dan memukuli hingga babak belur. Disini orang gila tidak diajukan ke muka hakim pidana tetapi dikirim ke rumah sakit jiwa.

Masalah ada tidaknya pertanggungjawaban pidana diputuskan oleh Hakim. Menurut Pompe ini merupakan pengertian yuridis bukan medis. Memang medikus yang memberi keterangan kepada Hakim yang memutuskan. Menurutnya dapat dipertanggungjawabkan (*toerekenbaarheid*) itu berkaitan dengan kesalahan (*schuld*). (Hamzah, 2008:146).

Lamintang (1982:376) berpendapat bahwa kemampuan bertangggungjawab merupakan salah satu unsur yang tidak dapat dipisahkan dari kedua unsur lainnya istilah bahasa Belanda yang dipakai adalah *Toerekeningsvatbaarheid* tetapi Pompe menggunakan istilah *toerekenbaar*. Pertanggungjawaban yang merupakan inti dari kesalahan yang dimaksudkan dalam ilmu Hukum Pidana adalah pertanggungjawaban menurut hukum pidana Walaupun sebenarnya menurut etika setiap orang bertanggung jawab atas segala perbuatannya, tetapi dalam hukum menjatuhkan pidanalah yang menjadi pokok permasalahan.

Menurut Simons dalam (Muladi dan Priyatno, 2010:74-75) kemampuan bertanggungjawab dapat diartikan suatu keadaan psikis sedemikian, yang membenarkan adanya pembenaran suatu upaya pemidanaan, baik dari sudut umum maupun dari orangnya, selanjutnya dikatakannya, seorang pelaku tindak pidana mampu bertanggungjawab (jiwa tidak cacat), apabila ;

- Mampu mengetahui/menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum;
- Mampu menetukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tadi.

Gambaran Simons ini memperlihatkan bahwa *"toerekeningsvatbaarheid"* adalah "kemampuan".

Pakar hukum pidana yang lain yakni Van Hamel dalam (Sudarto, 1990:93) memandang, kemampuan bertanggung jawab adalah suatu keadaan normalitas psychis dan kematangan (kecerdasan) yang membawa 3 (tiga) kemampuan :

(1) Mengerti akibat/ nyata perbuatan sendiri;

(2) Menyadari bahwa perbuatannya itu menurut pandangan masyarakat tidak diperbolehkan.

Pompe memberikan batasan tentang kemampuan bertanggungjawab dengan kriteria :

1) Kemampuan berfikir pada pelaku yang memungkinkan pelaku menguasai pikirannya dan menentukan kehendaknya ;
2) Pelaku dapat mengerti makna dan akibat tingkah laku ;
3) Pelaku dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan pendapatnya (tentang makna dan akibat tingkah lakunya). (Sudarto, 1990:93).

Menurut (Sudarto, 1990:94) definisi atau batasan tentang kemampuan bertanggungjawab itu ada manfaatnya, tetapi setiap kali dalam kejadian kongkret dalam praktek peradilan, menilai seorang terdakwa dengan ukuran tersebut tidaklah mudah, sebagai dasar dapatlah dikatakan bahwa orang normal jiwanya mampu bertanggungjawab, ia mampu untuk menilai dengan pikiran atau perasaannya bahwa perbuatannya itu dilarang, artinya tidak dikehendaki oleh undang-undang, dan ia berbuat sesuai dengan pikiran dan perasaannya itu. Dalam persoalan kemampuan

bertanggungjawab itu ditanyakan apakah seseorang itu merupakan *norm-adressat* (sasaran norma), yang mampu.Seorang terdakwa pada dasarnya dianggap *(supposed)* mampu bertanggungjawab, kecuali dinyatakan sebaliknya. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak memuat perumusan mengenai kapan seseorang mampu bertanggungjawab. Disitu dimuat ketentuan yang menunjuk kearah itu, ialah Pasal 44 (1) KUHP berbunyi :

"Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, karena jiwanya cacat dalam tumbuhnya atau terganggu (jiwanya) karena penyakit, tidak dipidana".

Teks aslinya berbunyi : "*Niet strafbaar is hij die een feit begat dat hem wegens de gebrekigge ontwikkeling of ziekelijke storing zijner verstandelijke vermogens niet kan worden toegerekend*".

Ketentuan undang-undang ini tidak memuat apa yang dimaksud dengan "tidak mampu bertanggungjawab", yang ada adalah alasan yang terdapat pada diri pembuat tindak pidana yang mengakibatkan perbuatannya tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, alasan itu berupa keadaan pribadi si pembuat, secara biologis, dan dirumuskan dengan perkataan "jiwanya cacat dalam pertumbuhannya atau terganggu karena penyakit". Dalam keadaan itu pembuat tak punya kebebasan kehendak dan tidak dapat menentukan kehendaknya terhadap perbuatannya. Jadi keadaan tersebut dapat menjadi alasan tidak dipertanggungjawabkannya si pembuat atas perbuatannya.Pasal ini dapat dikatakan memuat syarat-syarat kemampuan bertanggung jawab seseorang secara negatif. (Sudarto, 1990:94-95).

Dari ucapan-ucapan para sarjana kiranya dapat diambil kesimpulan, bahwa untuk adanya kemampuan bertanggung jawab harus ada:

(1) Kemampuan untuk membeda-bedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk; yang sesuai hukum dan yang melawan hukum,

(2) Kemampuan untuk menentukan kehendaknya menurut keinsafan tentang baik dan buruknya perbuatan tadi. (Moeljatno, 2008:178-179).

Menurut KUHP hal tidak mampu bertanggungjawab itu adalah karena sesuatu hal tertentu, yaitu jiwanya cacat dalam tubuhnya atau terganggu karena penyakit dan sebagai akibatnya ia tidak mampu untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya itu. Jadi boleh dikatakan bahwa ada dua hal yang terdapat dalam pasal 44 (1) tersebut, yaitu :

- Menentukan bagaimana keadaan jiwa si pelaku, hal ini selayaknya ditetapkan oleh seorang ahli dalam hal ini oleh seorang psikiater, jadi secara deskriptif.
- Menentukan hubungan sebab akibat antara keadaan jiwa tersebut dengan perbuatannya penentuan ini bersifat normatif, dan dilakukan oleh hakim.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa KUHP kita menempuh sistem *deskriptif-normatif* dalam menentukan tidak dapatnya seseorang dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Dengan cara ini maka untuk menentukan bahwa terdakwa tidak mampu bertanggungjawab diperlukan kerjasama antara dokter jiwa (psikiater) dengan hakim. Psikiater yang menentukan ada atau tidak adanya penyebab yang tercantum dalam pasal 44(1), sedangkan hakim yang menilai apakah karena penyebab tersebut terdakwa mampu bertanggungjawab atau tidak sehingga dapat dipidana atau tidak. Sekarang ada yang perlu dipertanyakan, yaitu apakah kemampuan bertanggungjawab itu merupakan unsur tindak pidana?

Mereka yang berpegangan pada *dualistis* memisahkan antara tindak pidana dengan pertanggungjawaban pidana, artinya perbuatan dilakukan oleh orang yang mampu bertanggungjawab ataupun tidak mampu bertanggungjawab, maka jika perbuatannya memenuhi rumusan undang-undang dan bersifat melawan hukum (tidak ada alasan pembenar), maka terjadilah tindak pidana. Sedangkan mereka yang berpegangan pada pandangan monistis maka tindak pidana itu meliputi pertanggungjawaban, jadi perbuatan dan pertanggungjawaban. Konsekuensinya maka kemampuan bertanggungjawab merupakan unsur tindak pidana. Selanjutnya ini berarti bahwa jika kemampuan bertanggungjawab tidak ada, maka tidak ada tindak pidana. Simons yang menganut pandangan *monistis* tidak menyinggung masalah konsekuensi tersebut di atas, dikatakannya bahwa dalam hukum positif kemampuan bertanggungjawab tidak dipandang sebagai unsur tindak pidana, melainkan sebagai keadaan pribadi seseorang yang dapat menghapus pidana seperti tersebut dalam pasal 58. (Muladi dan Priyatno, 1991: 50).

Memang dalam praktek pengadilan diikuti pendapat Simons tersebut, yaitu bahwa kemampuan bertanggungjawab tidak dipandang sebagai unsur pidana, melainkan sebagai keadaan pribadi yang dapat menghapus pidana. Yurisprudensi juga menunjukkan hal yang serupa. Putusan Hooge Raad tanggal 10 November 1924 mengatakan bahwa *"toerkeningsfatbaarheid"* (kemampuan bertanggungjawab) bukanlah merupakan suatu unsur tindak pidana yang oleh karena itu harus dibuktikan dengan alat bukti yang sah, tetapi jika unsur itu tidak ada, maka ada alasan penghapus pidana.

Mengenai hal ini Pompe dalam (Lamintang, 1982:38) mengatakan bahwa mampu bertanggungjawab itu bukanlah unsur tindak pidana tetapi terdapat pada sejumlah manusia. Keadaan yang demikian itu adalah keadaan normal, walaupun belum jelas benar. Tidak dapat dipertanggungjawabkan seperti yang dirumuskan dalam pasal 44 KUHPidana itu adalah alasan penghapus pidana.

## 2.3 Pedoman Pemidanaan

Di dalam KUHP kita tidak ada ketentuan mengenai tujuan dan pedoman pemidanaan, namun di dalam konsep mengatur ketentuan mengenai perumusan mengenai tujuan dan pedoman pemidanaan yang selama ini tidak dirumuskan dalam KUHP di dalam Bab III Buku I. Konsep KUHP menyebutkan tujuan pemidanaan pada pasal 54 antara lain:

1. Pemidanaan bertujuan:
    a. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat;
    b. Memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan berguna;

c. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan, dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; dan

d. Membebaskan rasa bersalah pada terpidana;

2. Pemidanaan tidak dimaksudkan untuk menderitakan dan merendahkan martabat manusia.

Mengenai “pedoman pemidanaan” perlu dijelaskan terlebih dahulu, bahwa konsep memuat beberapa macam pedoman :

1. Ada pedoman yang bersifat umum untuk memberi pengarahan kepada hakim mengenai hal-hal apa yang sepatutnya dipertimbangkan dalam menjatuhkan pidana.

   Dalam pemidanaan hakim wajib mempertimbangkan :

   Ke -1 kesalahan pembuat ;

   -2 motif dan tujuan dilakukannya tindak pidana ;

   -3 cara melakukan tindak pidana ;

   -4 sikap batin pembuat :

   -5 riwayat hidup dan keadaan ;

   -6 sikap dan tindakan pembuat sesudad melakukan tindak pidana ;

   -7 pengaruh pidana terhadap masa depan pembuat ;

-8 pandangan masyarakat terhadap tindak pidana yang dilakukan ;

-9 pengaruh tindak pidana terhadap korban atau keluarga korban ;

-10 apakah tindak pidana dilakukan secara berencana.

Dengan adanya daftar atau *check-list* yang sepatutnya dipertimbangkan oleh hakim sebelum menjatuhkan pidana itu, diharapkan dapat memudahkan hakim dalam menetapkan ukuran berat atau ringannya pidana (*strafmaat*) menurut penjelasan pasal tersebut, kesepuluh hal yang patut dipertimbangkan itu merupakan daftar minimal yang masih dapat ditambahkan oleh hakim sendiri jadi tidak bersifat limitative.

2. Ada pedoman pemidanaan yang lebih bersifat khusus memberi pengarahan pada hakim dalam memilih atau menjatuhkan jenis-jenis pidana tertentu. Pedoman pemidanaan yang lebih jelas bersifat khusus dalam memilih atau menjatuhkan jenis-jenis pidana tertentu**,** tersebut di dalam pasal-pasal yang mengatur jenis pidana itu masing-masing. Untuk pedoman penjatuhan pidana penjara diatur dalam paragraf 2 Pasal 66 sampai dengan Pasal 72. Disini kita temukan adanya rambu-rambu bagi hakim untuk tidak menjatuhkan pidana penjara jika dijumpai keadaan sebagai berikut :

   1) Terdakwa berusia dibawah 18 (delapan belas) tahun atau di atas 70 (tujuh puluh) tahun;

2) Terdakwa baru pertama kali melakukan tindak pidana;
3) Kerugian dan penderitaan korban tidak terlalu besar;
4) Terdakwa tidak mengetahui bahwa tindak pidana yang dilakukan akan menimbulkan kerugian yang besar;
5) Tindak pidana terjadi karena hasutan yang sangat kuat dari orang;
6) Korban tindak pidana mendorong terjadinya tindak pidana tersebut;
7) Tindak pidana tersebut merupakan akibat dari suatu keadaan yang tidak mungkin terulang lagi;
8) Kepribadian dan perilaku terdakwa meyakinkan bahwa ia tidak akan melakukan tindak pidana lain;
9) Pidana penjara akan menimbulkan penderitaan yang besar bagi terdakwa atau keluarganya;
10) Pembinaan yang bersifat noninstitutional diperkirakan akan cukup berhasil untuk diri terdakwa;
11) Penjatuhan pidana lebih ringan tidak akan mengurangi sifat beratnya tindak pidana yang dilakukan terdakwa;
12) Tindak pidana terjadi di kalangan keluarga;
13) Terjadi karena kealpaan.

Untuk pidana tutupan dalam paragraf 3 Pasal 73 yang berbunyi :

(1) Orang yang melakukan tindak pidana yang diancam dengan pidana penjara mengingat keadaan pribadi dan perbuatannya dapat dijatuhi pidana tutupan.

(2) Pidana tutupan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dijatuhkan kepada terdakwa yang melakukan tindak pidana karena terdorong oleh maksud yang patut dihormati.

(3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak berlaku, jika cara melakukan atau akibat dari perbuatan sedemikian rupa sehingga terdakwa lebih tepat untuk dijatuhi pidana penjara.

Untuk pidana pengawasan diatur dalam paragraf 4 Pasal 74 sampai dengan Pasal 76. Pasal 74 menyatakan, terdakwa yang melakukan tindak pidana yang diancam pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun, dapat dijatuhkan pidana pengawasan. Lebih lanjut dalam Pasal 75 ayat (1), (2), dan ayat (3) menyatakan :

(1) Pidana pengawasan dijatuhkan kepada terpidana yang dengan mengingat keadaan dan perbuatannya, pembinaannya cukup diawasi.

(2) Pidana pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dijatuhkan untuk paling lama tiga tahun

(3) Dalam penjatuhan pidana pengawasan dapat diterapkan syarat-syarat:

a. Terpidana tidak akan melakukan tindak pidana
b. Terpidana dalam waktu tertentu yang lebih pendek dari masa pidana pengawasan, harus mengganti seluruh atau sebagian kerugian yang timbul oleh tindak pidana yang dilakukan; dan/atau
c. Terpidana harus melakukan perbuatan atau tidak melakukan perbuatan tertentu, tanpa mengurangi kemerdekaan beragama dan kemerdekaan berpolitik

Untuk pidana denda dalam paragraf 5 Pasal 77 yang berbunyi:

(1) Pidana denda adalah denda berupa sejumlah uang yang wajib dibayar oleh terpidana berdasarkan putusan pengadilan.
(2) Jika tidak ditentukan minimum khusus maka pidana denda paling sedikit 15.000,00 (lima belas ribu rupiah
(3) Pidana denda paling banyak ditetapkan berdasarkan kategori, yaitu:
    a. Kategori I Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah);
    b. Kategori II Rp 7.500.000,00 (tujuh juta lima ratus ribu rupiah);
    c. Kategori III Rp 30.000.000,00 (tiga puluh juta rupiah);
    d. Kategori IV Rp 75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah);

e. Kategori V Rp 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah);

f. Kategori VI Rp 3.000.000.000,00 (tiga miliar rupiah);

(4) Pidana denda paling banyak untuk korporasi adalah kategori lebih tinggi berikutnya.

(5) Pidana denda paling banyak untuk korporasi yang melakukan tindak pidana yang diancam dengan :

a. Pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun adalah denda kategori V;

b. Pidana mati, pidana penjara seumur hidup, atau pidana penjara paling lama 20 (dua puluh tahun) tahun adalah denda kategori IV.

(6) Pidana denda paling sedikit untuk korporasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) adalah denda kategori IV.

(7) Dalam hal terjadi perubahan nilai uang, ketentuan besarnya denda ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.

Dan pidana kerja sosial dalam paragraf 10 Pasal 83 konsep KUHP berbunyi:

(1) Jika pidana yang akan dijatuhkan tidak lebih dari 6 (enam) bulan atau pidana denda tidak lebih dari denda kategori I, maka pidana penjara atau pidana denda tersebut dapat diganti dengan pidana kerja sosial.

(2) Dalam penjatuhan pidana kerja sosial sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

a) Pengakuan terdakwa terhadap tindak pidana yang dilakukan;

b) Usia layak kerja terpidana menurut Undang-undang;

c) Persetujuan terdakwa, sesudah hakim menjelaskan tujuan dan segala hal yang berkaitan dengan pidana kerja sosial;

d) Riwayat sosial terdakwa;

e) Perlindungan keselamatan kerja terdakwa;

f) Keyakinan agama dan politik terdakwa; dan

(3) Pelaksanaan pidana kerja sosial tidak boleh dikomersialkan.

(4) Pidana kerja sosial dijatuhkan paling lama;

a. Dua ratus empat puluh jam bagi terdakwa yang telah berusia 18 (delapan belas) tahun ke atas;

b. Seratus dua puluh jam bagi terdakwa yang berusia di bawah 18 (delapan belas) tahun.

(5) Pidana kerja sosial sebagaimana dimaksud pada ayat (3) paling lama paling singkat 7 (tujuh) jam.

(6) Pelaksanaan pidana kerja sosial dapat diangsur dalam waktu paling lama 12 bulan, dengan memperhatikan

kegiatan-kegiatan terpidana dalam menjalankan mata pencahariannya dan/atau kegiatan lainnya yang bermanfaat.

(7) Jika terpidana gagal untuk memenuhi seluruh atau sebagian kewajibannya dalam menjalankan pidana kerja sosial tanpa alasan sah, maka terpidana diperintahkan:

a) Mengulangi seluruhnya atau sebagian pidana kerja sosial tersebut, atau
b) Menjalani seluruhnya atau sebagian pidana penjara yang digantikan oleh pidana kerja sosial tersebut, atau
c) Membayar seluruhnya atau sebagian pidana denda yang tidak dibayar yang digantikan denga pidana kerja sosial tersebut, atau menjalani pidana penjara sebagai pengganti denda yang tidak dibayar.

## 2.4 Perumusan Delik Culpa

Menurut (Wirjono, 1989:67) arti kata *culpa* ialah kesalahan pada umumnya , tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seberat seperti kesengajaan, yaitu kurang berhati-hati, sehingga akibat yang tidak disengaja, terjadi.

Undang-undang tidak memberi definisi apakah *culpa* (kelalaian) itu. Hanya Memori Penjelasan ( *Memorie van Toelichting* ) mengatakan, bahwa

*culpa* terletak antara sengaja dan kebetulan. Bagaimana pun juga *culpa* itu dipandang lebih ringan dibanding dengan sengaja. (Hamzah, 2008:125).

Sering dipandang suatu bentuk kelalaian *(culpa)* terlalu ringan untuk diancam dengan pidana, cukup dicari sarana lain daripada pidana. Di situ benar-benar pidana itu dipandang sebagai obat terakhir *(ultimum remedium)*. Misalnya perbuatan karena salahnya menyebabkan rusaknya barang orang lain. Dalam hal ini cukup dengan tuntutan perdata sesuai pasal 1365 BW. Lain halnya misalnya dalam hal yang bersifat khusus, misalnya karena salahnya *(culpa)* menyebabkan rusaknya bangunan kereta api, telepon, atau listrik.

Syarat utama dapat 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. (Sudarto, 1990:123).

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, 2008:217) :

Van hamel mengatakan bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu:

1) Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum. Mengenai ini ada dua kemungkinan, yaitu:

- Terdakwa berpikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya , padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar.
- 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.

Simons tentang ini 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 menunjukkan bahwa dalam 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.

Dalam menyatakan adanya kealpaan pada seseorang harus ditentukan secara normatif dan tidak secara fisik atau *psychis*. Untuk menentukan kealpaan seseorang, Sudarto dalam bukunya hukum pidana I menjabarkan tidaklah mungkin diketahui bagaimana sikap batin seseorang yang sesungguh-sungguhnya, maka haruslah ditetapkan dari luar bagaimana seharusnya ia berbuat dengan mengambil ukuran sikap batin orang pada umumnya apabila ada dalam situasi yang sama dengan si pembuat itu.

“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 kekurangan hati-hati yang cukup besar, jadi harus ada *culpa lata* (kealpaan berat yang menimbulkan kerugian atau bahkan merenggut nyawa orang lain) dan bukannya *culpa levis* (kealpaan yang sangat ringan).

Untuk menentukan adanya kealpaan ini 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, seraya memperhitungkan di dalamnya segala keadaan dan keadaan 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, ialah 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.

Undang-undang mewajibkan seorang untuk melakukan suatu atau untuk tidak melakukan sesuatu. Misalnya dalam peraturan lalu lintas “ada ketentuan bahwa di 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 kealpaanya mengakibatkan orang luka berat (Pasal 360 ayat 1 KUHP).

Di luar Undang-undang pun ada aturan-aturan, ialah berupa kebiasaan atau kepatutan dalam pergaulan hidup masyarakat yang harus diindahkan oleh seseorang. Misalnya ada orang yang tetap menghidupkan mesin mobil ketika mengisi bensin dan mengakibatkan kebakaran, maka ia sedikitnya dinyatakan telah karena kealpaannya mengakibatkan hal tersebut dan dapat dipidana.

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. (Sudarto, 1990:125-127).

## 2.5 Sejarah dan Pengertian Korporasi Sebagai Subyek Hukum Pidana

### 2.5.1 Pengertian Korporasi

(Muladi dan Priyatno, 2010:23) Secara etimologi tentang kata korporasi (Belanda: *corporatie*, Inggris: *corporation*, Jerman : *corporation*) berasal dari kata *"corporatio"* dalam bahasa Latin. Seperti halnya dengan kata-kata lain yang berakhir dengan *"tio"*, maka *corporation* sebagai kata benda *(substantivum)*, berasal dari kata kerja *corporare*, yang banyak dipakai orang pada zaman abad pertengahan sesudah itu. *Corporare* sendiri berasal dari kata *"corpus"* (Indonesia: badan), yang berarti memberikan badan atau membadankan. Dengan demikian, *corporatio* itu berarti hasil dari pekerjaan

membadankan, dengan lain perkataan badan yang dijadikan orang, badan yang diperoleh dengan perbuatan manusia sebagai lawan terhadap badan manusia, yang terjadi menurut alam.

Menurut Subekti dan Tjitrosudibio dalam (Muladi dan Priyatno, 2010:25-26) yang dimaksud dengan *corporatie* atau korporasi adalah suatu perseroan yang merupakan badan hukum. Sedangkan , Yan Pramadya Puspa menyatakan yang dimaksud dengan korporasi adalah:

Suatu perseroan yang merupakan badan hukum; korporasi atau perseroan disini yang dimaksud adalah suatu perkumpulan atau organisasi yang oleh hukum diperlakukan seperti seorang manusia (*persona*) ialah sebagai pengemban (atau pemilik) hak dan kewajiban memiliki hak menggugat ataupun digugat di muka pengadilan. Contoh badan Hukum itu adalah PT (perseroan terbatas), NV (*namloze vennotschap*), dan yayasan (s*tichting*); bahkan Negara juga merupakan badan hukum.

Dalam hukum perdata pengertian korporasi adalah badan hukum dengan bentuk yang bermacam-macam sesuai dengan ketentuan hukum perdata. Untuk mendapatkan status badan hukum harus mendapatkan pengesahan akta pendiriannya dari pemerintah.

Sedangkan pengertian korporasi menurut hukum pidana lebih luas pengertiannya dibanding pengertian korporasi menurut hukum perdata. Menurut hukum pidana korporasi bisa berbentuk badan hukum atau non badan hukum, sedangkan menurut hukum perdata korporasi adalah badan hukum.

### 2.5.2 Sejarah dan Latar Belakang Korporasi Sebagai Subyek Hukum Pidana

Perkembangan korporasi pada permulaan zaman modern dipengaruhi oleh bisnis perdagangan yang semakin kompleks di benua Eropa, sehingga Negara-

negara Eropa mulai mendirikan serikat-serikat dagang yang merupakan embrio dari korporasi pada zaman sekarang ini. (Muladi dan Priyatno, 2010:36).

Peranan korporasi makin penting sebagaimana dalam Kongres PBB VII dalam 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 berperan didalamnya, seperti terjadinya penipuan pajak, kerusakan lingkungan hidup, penipuan asuransi, pemalsuan *invoice* yang dampaknya dapat merusak sendi-sendi perekonomian suatu negara.

Karena perkembangan dan pertumbuhan korporasi dampaknya dapat menimbulkan efek negatif, maka kedudukan korporasi mulai bergeser dari subyek hukum biasa menjadi subyek hukum pidana. (Muladi dan Priyatno, 2010:41)

> Menurut Satjipto Rahardjo dalam Muladi dan Priyatno (2010:42-43), penempatan korporasi sebagai subyek hukum pidana tidak lepas dari 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 lagi dapat diserahkan kepada pola aturan yang santai, melainkan dikehendaki adanya pengaturan yang semakin rapi terorganisasi, jelas dan terperinci. Sekalipun cara-cara seperti ini mungkin memenuhi kebutuhan kehidupan masyarakat yang semakin berkembang namun persoalan-persoalan yang ditimbulkan tidak kurang pula banyaknya.

Subyek hukum pidana korporasi di Indonesia sudah mulai dikenal sejak Tahun 1951, yaitu terdapat dalam undang-undang penimbunan barang-barang. Mulai dikenal secara luas dalam Undang-undang Tindak Pidana Ekonomi

(pasal 15 ayat (1) UU No.7 Drt. Tahun 1955), juga kita temukan dalam pasal 17 ayat (1) UU No. 11 PNPS Tahun 1963 tentang Tindak Pidana Subversi, dan Pasal 49 Undang-undang No.9 Tahun 1976 tentang Tindak Pidana Narkotika, Undang-undang Lingkungan Hidup, Undang-Undang Psikotropika, Undang-Undang Tindak Pidana Korupsi, Undang-Undang Tindak Pidana Pencucian Uang. Dengan demikian korporasi sebagai subyek hukum pidana di Indonesia hanya kita temukan dalam perundang-undangan khusus di luar KUHP, yang merupakan pelengkap KUHP, sebab untuk hukum pidana umum atau KUHP itu sendiri masih menganut subyek hukum pidana secara umum yaitu manusia (pasal 59 KUHP). (Muladi dan Priyatno, 2010:45-46).

### 2.5.3 Pertanggungjawaban Korporasi

Mardjono Reksodiputro ( Mahrus Ali, 2008:47) mengatakan bahwa dalam perkembangan hukum pidana di Indonesia ada tiga sistem pertanggungjawaban korporasi sebagai subjek tindak pidana, yaitu :

- Pengurus korporasi sebagai pembuat dan pengurus bertanggungjawab;
- Korporasi sebagai pembuat dan pengurus yang bertanggungjawab;
- Korporasi sebagai pembuat dan yang bertanggungjawab.

(Muladi dan Priyatno, 2010:83-84) Dalam hal pengurus korporasi sebagai permbuat dan penguruslah yang bertanggungjawab, 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 pidana dan dipidana.

> Menurut asas-asas daripada hukum pidana kita, badan-badan hukum tidak dapat melakukan delik. Dengan alasan bahwa hukum pidana kita didasarkan atas ajaran kesalahan pribadi dan hanya ditujukan terhadap pribadi seseorang (individu). Hukuman-hukuman pokok mempunyai sifat kepribadian. Terutama hukuman-hukuman kemerdekaan tidak dapat dilaksanakan terhadap badan seperti itu. Dapat dikirakan bahwa denda-denda dapat ditagih dari badan-badan hukum, tetapi menurut sistem pidana Hindia-Belanda badan-badan juga tidak dapat dijatuhi denda-denda, karena orang yang dikenakan denda dapat memilih untuk menjalani hukuman kurungan ganti selain dari membayar denda. (Jonkers, 1987:289).

## 2.6 Sejarah dan Pengertian Perkeretaapian di Indonesia

### 2.6.1 Sejarah PT. Kereta Api Indonesia

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 dilakukan bangsa ini dalam menggapai kemerdekaannya. Berdasarkan buku panduan yang diterbitkan oleh PT. KAI dan beberapa sumber lainnya, sejarah perkeretaapian penulis rangkum.

> Dapat dikatakan bahwa secara de-facto hadirnya kereta api di Indonesia ialah dengan dibangunnya jalan rel sepanjang 26 km pada lintas Kemijen-Tanggung yang dibangun oleh NV. Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Pembangunan jalan rel tersebut dimulai dengan penyangkulan pertama pembangunan badan jalan rel oleh Gubernur Jenderal Belanda Mr. L.A.J. Baron Sloet Van De Beele pada hari Jumat 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 di Jawa ialah disetujuinya undang-

undang pembangunan jalan rel oleh pemerintah Hindia Belanda tanggal 6 April 1875.) (http://sipilugm.wordpress.com/2008/08/08/sejarah-transportasi-keretaapi.html)

Perkembangan dalam dunia kereta api di Indonesia terus berlangsung, begitu pula dengan teknologinya. Tanggal 31 Juli 1995 diluncurkan KA Argo Bromo (dikenal juga sebagai KA JS 950) Jakarta-Surabaya dan KA Argo Gede ( JB 250 ) Jakarta-Bandung. Peluncuran kedua kereta api tersebut menandai apresiasi perkembangan teknologi kereta api di Indonesia dan sekaligus banyak dikenal sebagai embrio teknologi nasional. Saat ini selain kedua KA "Argo" tersebut di atas, telah beroperasi pula KA Argo Lawu, KA Argo Dwipangga, KA Argo Willis, KA Argo Muria.

Kemampuan dalam teknologi perkereta-apian di Indonesia juga terus berkembang baik dalam prasarana jalan rel maupun sarana kereta apinya. Dalam rancang bangun, peningkatan dan perawatan kereta api, perkembangan kemampuan tersebut dapat dilihat di PT. INKA (Industri kereta Api) di Madiun, dan balai Yasa yang terdapat di beberapa daerah.

### 2.6.2 Pengertian Perkeretaapian di Indonesia

Manusia membutuhkan suatu sarana atau alat yang dapat menunjang semua kegiatan mereka yang bergerak cepat dan sangat dinamis, sarana tersebut telah kita kenal dengan sebutan sarana transportasi. Seperti telah diuraikan bahwa sarana transportasi diperuntukkan bagi manusia atau orang yang memiliki mobilitas yang tinggi, maka perkembangan teknologi sarana transportasi harus mengikuti kepentingan manusia tersebut. Kini banyak

terdapat sarana transportasi yang dapat digunakan oleh manusia untuk menunjang kegiatannya..

Indonesia sebagai suatu Negara pun telah memikirkan permasalahan transportasi dan menjadikannya sebagai proyek nasional, salah satu dari transportasi nasional tersebut adalah kereta api. Sebagaimana yang termaktub dalam UU No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dalam ketentuannya yang berbunyi :

Pasal 2

> Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan:
>
> (1) asas manfaat;
> (2) asas keadilan;
> (3) asas keseimbangan;
> (4) asas kepentingan umum;
> (5) asas keterpaduan;
> (6) asas kemandirian;
> (7) asas transparansi;
> (8) asas akuntabilitas; dan
> (9) 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 dalam UU No. 23 Tahun 2007 dapat dinyatakan bahwa kereta api adalah bagian dari sistem transportasi nasional

guna menunjang pembangunan nasional yang mengutamakan kepentingan umum.

Di Indonesia perkeretaapian dibagi menjadi dua bagian, yaitu perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus. Perkeretaapian umum meliputi perkeretaapian antarkota dan perkeretaapian perkotaan, sedangkan perkeretaapian khusus meliputi perkeretapiaan khusus untuk kepentingan industri, perkeretaapian khusus untuk kepentingan pertanian/perkebunan, perkeretaapian khusus untuk keperluan pertambangan.

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 maka 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 nasional dengan simpul transportasi tataran nasional dan antara pusat kegiatan nasional 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 tataran lokal adalah perkeretaapian yang melayani perkotaan.

Penyelenggaran perkeretaapian umum dan khusus di Indonesia termaktub dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 34 UU No.23 Tahun 2007 yang mengatur tentang Penyelenggaraan kereta api.

Dalam menjaga pintu lintasan kereta api tidak semua dapat melakukannya, kita terbiasa menyebut orang yang menjaga lintasan dengan sebutan penjaga lintasan. Penjaga lintasan adalah orang yang terlatih dan memliki kecakapan khusus untuk menjaga pintu kereta api dan telah memahami semua tanggung jawab dalam menjaga pintu lintasan kereta api, hal ini dibuktikan melalui sertifikat yang diberikan oleh pemerintah.

### 2.6.3 Tugas Pokok Penjaga Lintasan Kereta Api

Tugas pokok penjaga jalan perlintasan (PJL) diatur dalam Reglemen 12 bab II tentang *overwegwachter* (penjaga pintu lintasan) ada 14 yaitu :

(1) PJL harus sudah datang 15 menit sebelum waktu serah terima dari dinas pertama ke dinas berikutnya;
(2) Sewaktu serah terima harus memperhatikan situasi dan kondisi saat itu dan mengisi buku serah terima dan menandatanganinya;
(3) Memperhatikan grafik/daftar perjalanan kereta api yang terpasang di gardu dan jam yang ada;
(4) 15 menit sebelum kereta api lewat PJL harus sudah siap-siap menutup pintu, dengan memperhatikan situasi/keadaan jalan raya sehingga tidak terjadi kemacetan;
(5) Bila perlintasan tersebut dilengkapi dengan genta, PJL harus memperhatikan betul-betul bunyi genta tersebut, sehingga PJL yakin darimana kereta api akan lewat;
(6) PJL harus memperhatikan semboyan-semboyan yang diperhatikan oleh kereta api sewaktu kereta api lewat;
(7) PJL harus memelihara/menjaga kebersihan gardu, alat-alat yang ada, alur-alur rel, maupun aspalan jalan raya yang diperlintasan tersebut sehingga sewaktu kereta api atau kendaraan umum lewat tidak terganggu;
(8) Selama tidak ada kereta api lewat PJL harus membersihkan badan kanan/kiri PJL sejauh 100-200 meter;

(9) Bila ada kekurangan sesuatu atau kerusakan-kerusakan alat perlintasan tersebut, PJL harus segera lapor kepada atasan langsung (Jrj, Adk, atau Dk) agar segera diteruskan/ diselesaikan oleh yang berwenang;
(10) Laporan yang diteruskan oleh Adk/Dk supaya dilengkapi dengan bukti yang menyatakan kapan laporan tersebut dibuat/ dilaporkan ke dinas lain;
(11) PJL dilarang keras membuka pintu sebelum kereta api lewat atas permintaan/ perintah siapapun, kecuali ada atasan langsung yang bertanggung jawab;
(12) Pada waktu dinas malam, lampu-lampu handsein maupun lampu senter betul-betul terang nyalanya, agar sinar putih hijau, maupun merah yang mengarah kereta api dapat dilihat jelas oleh masinis;
(13) PJL tidak dibenarkan meninggalkan tempat (mewakilkan kepada orang lain) tanpa ada ijin dari atasan langsung;
(14) Berusaha memberhentikan kereta api dengan memasang semboyan 3500 m sebelum perlintasan, bila terjadi kemacetan lalu lintas di perlintasan pada waktu KA akan lewat.

# BAB 3

# METODE PENELITIAN

## 3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati (Bogdan dan Taylor dalam Moleong, 1990:3).

Penelitian ini menyusun desain secara terus-menerus disesuaikan dengan kenyataan lapangan. Penelitian kualitatif tidak bertujuan utuk mengkaji atau membuktikan kebenaran suatu teori tetapi teori yang sudah ada dikembangkan dengan menggunakan data yang dikumpulkan. Dengan dasar tersebut, maka penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran tentang Pertanggungjawaban Pidana Penjaga Lintasan Kereta Api Dalam Kecelakaan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi. Sehingga dari data primer maupun data sekunder diharapkan dapat memaparkan secara lebih jelas dan berkualitas.

## 3.2 Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian dalam skripsi ini adalah yuridis-sosiologis yaitu menekankan pada langkah-langkah spekulatif-teoritis dan analisis normatif-kualitatif dengan menguji peraturan perundang-undangan yang mengatur hal-hal yang menjadi pokok permasalahan, kemudian meneliti dan menganalisa

pelaksanaan pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi dengan melaksanakan pengumpulan data yang lengkap dan dapat dipertanggungjawabkan sehingga dapat menghasilkan karya ilmiah yang baik.

### 3.3 Lokasi Penelitian

Penetapan Lokasi penelitian sangat penting dalam rangka mempertanggungjawabkan data yang diperoleh. Dengan demikian maka lokasi penelitian perlu ditetapkan terlebih dahulu. Dalam penelitian ini peneliti mengambil lokasi di Pengadilan Negeri Slawi dan PT. KAI DAOP IV Semarang.

### 3.4 Fokus Penelitian

Penetapan fokus penelitian merupakan tahap yang sangat menentukan dalam penelitian kualitatif. Karena dalam penelitian kualitatif tidak dimulai dari sesuatu yang kosong atau tanpa adanya masalah, baik masalah-masalah yang bersumber dari pengalaman peneliti atau melalui kepustakaan ilmiah (Moleong, 2007:62). Jadi fokus dalam penelitian kualitatif sebenarnya adalah masalah itu sendiri.

Sesuai dengan pokok permasalahan, maka yang menjadi pusat perhatian dalam penelitian ini adalah:

1. Pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api dalam kecelakaan kereta api dan;

2. Pertanggungjawaban pidana PT. KAI sebagai korporasi dalam kecelakaan kereta api;

**3.5 Sumber data penelitian**

Sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan yang selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain (Lofland dalam Moleong, 2004:157).

1) Data primer, berupa informasi dari pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan atau obyek penelitian mengenai bagaimana Pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan Kereta Api dan PT. KAI sebagai Korporasi dalam kecelakaan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi, Informasi tersebut melalui informan.

   Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian (Moleong, 2004:132). Informan yang dimaksud disini adalah pihak-pihak yang dapat memberikan informasi yang terkait dengan permasalahan atau obyek penelitian mengenai Pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan Kereta Api dan PT. KAI sebagai korporasi dalam kecelakaan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi. Informan yang dimaksud disini adalah Hakim yang mengadili dan memutuskan kasus kecelakaan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi dan Manajer Hukum PT. KAI DAOP IV Semarang.

2) Data sekunder, sebagai pelengkap untuk melengkapi dan menyelesaikan data primer. Sumber data sekunder dalam penelitaian ini selain kata-kata atau tindakan sebagai sumber data utama, data tambahan seperti dokumen, arsip dan lain-lain juga merupakan sumber data. Data sekunder atau data tertulis yang digunakan dala penelitian berupa :

1. Undang-undang ;

   Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

2. Hasil-hasil penelitian ;
   - Hasil wawancara
   - Hasil observasi atau pengamatan
   - Data-data
3. Hasil karya dari kalangan hukum

   Referensi buku-buku hukum

### 3.6 Alat dan teknik pengumpulan data

Metode pengumpulan data adalah cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya. Dalam penelitian ini tekhnik pengumpulan data yang dilakukan adalah:

#### 3.6.1 Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (*intervieweer*) yang mengajukan

pertanyaan dan yang diwawancarai (*interviewe*) yang memberikan atas pertanyaan itu (Moleong, 2004:186).

Dalam hal ini peneliti akan mengadakan wawancara langsung terhadap informan yaitu Hakim Pengadilan Negeri Slawi yang mengadili dan memutus kasus kecelakaan kereta api dalam pertanggungjawaban pidana Penjaga lintasan kereta api dan PT. KAI sebagai Korporasi, dan Manajer Hukum dan juga wawancara dengan beberapa orang penjaga lintasan kereta api.

### 3.6.2 Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah cara pengumpulan data dengan melalui benda-benda tertulis seperti buku, majalah, peraturan, gambar, notulen rapat serta catatan harian. Metode dokumentasi dilakukan dengan cara atau metode dimana peneliti melakukan kegiatan pencatatan terhadap data-data yang ada di Pengadilan Negeri Slawi dan PT. KAI DAOP IV Semarang.

## 3.7 Keabsahan Data

Keabsahan data diterapkan dalam rangka membuktikan temuan hasil lapangan dengan kenyataan yang diteliti di lapangan. Keabsahan data dilakukan dengan meneliti kredibilitasnya menggunakan teknik triangulasi. Teknik triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu (Moleong, 2006: 330).

Denzin dalam (Moleong, 2006:330) membedakan 4 (empat) triangulasi yaitu:

(1) Triangulasi sumber, berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif (Patton, 1987:331). Hal ini dapat dicapai dengan jalan:

- Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
- Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi.
- Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu.
- Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada atau pemerintahan.
- Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

(2) Triangulasi metode, terdapat 2 (dua) strategi, yaitu:

a) Pengecekan derajat kepercayaan penemuan hasil penelitian dengan beberapa teknik pengumpulan data.

b) Pengecekan derajat kepercayaan beberapa sumber data dengan metode yang sama. (Patton, 1987:329).

(3) Triangulasi penyidik, ialah dengan jalan memanfaatkan peneliti atau pengamat lainnya untuk keperluan pengecekan kembali derajat kepercayaan data. Pemanfaatan pengamatan lainnya membantu mengurangi kemelencengan dalam pengumpulan data. Pada dasarnya

penggunaan suatu tim penelitian dapat direalisasikan dilihat dari segi teknik ini. Cara lain ialah membandingkan hasil pekerjaan seorang analis dengan analis lainnya.

(4) Triangulasi teori, menurut (Lincoln dan Guba, 1981:307), berdasarkan anggapan bahwa fakta tidak dapat diperiksa derajat kepercayaannya dengan satu atau lebih teori. Di pihak lain, (Patton, 1987:327) berpendapat lain, yaitu bahwa hal itu dapat dilaksanakan dan hal itu dinamakannya penjelasan banding (*rival explanation*).

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan triangulasi sumber. Triangulasi sumber yang digunakan untuk membandingkan tidak keseluruhan, akan tetapi peneliti hanya menggunakan perbandingan, yaitu:

1) Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
2) Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Peneliti melakukan perbandingan data yang telah diperoleh yaitu data-data primer di lapangan yang akan dibandingkan dengan data-data sekunder. Dengan demikian peneliti akan membandingkan antara data observasi lapangan dengan data studi pustaka, sehingga kebenaran dari data yang diperoleh dapat dipercaya dan meyakinkan.

Dengan cara di atas, maka diperoleh hasil yang benar-benar dapat dipercaya keabsahannya. Karena triangulasi data di atas sesuai dengan penelitian yang bersifat kualitatif sebagaimana skripsi ini.

Berdasarkan pada teori yang sudah ada setelah melakukan pendekatan personal, peneliti melakukan wawancara di Pengadilan Negeri Slawi dan PT. KAI DAOP IV Semarang dengan menggunakan catatan kecil (*block note*) yang membantu peneliti dalam mendokumentasikan hasil wawancara dan memudahkan bagi peneliti untuk mengkonseptualisasikan hasil wawancara dengan responden. Setelah itu adanya pengecekan informasi yang diperoleh dari wawancara dengan dokumen seperti: buku, majalah, gambar, notulen rapat, serta catatan harian, data-data yang tertulis di Pengadilan Negeri Slawi dan PT. KAI DAOP IV Semarang.

**3.8 Metode Analisis Data**

Analisis data merupakan langkah terakhir dalam kegiatan suatu penelitian. Yang dimaksud dengan analisis data yaitu proses pengumpulan data yang didasarkan atas segala data yang sudah diolah dan diperoleh dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang didukung data-data yang diperoleh dari hasil wawancara terhadap narasumber dan pengamatan langsung (observasi) yang telah dilakukan terhadap objek penelitian. Dalam penelitian ini metode analisis data yang dipergunakan adalah analisis kualitatif.

Data yang diperoleh akan dipilih dan disusun secara sistematis untuk kemudian dianalisis dengan menggunakan metode berpikir deduktif, yaitu pola berpikir yang didasarkan suatu fakta yang sifatnya umum kemudian ditarik kesimpulan yang sifatnya khusus, untuk mencapai kejelasan permasalahan yang dibahas.

### 3.9 Metode Penyajian Data

Data yang terkumpul kemudian diolah untuk selanjutnya disajikan secara sistematis berbentuk uraian ke dalam sebuah tulisan ilmiah (skripsi).

# BAB 4

# HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

## 4.1 Pertanggungjawaban Pidana Penjaga Lintasan Kereta Api di Pengadilan Negeri Slawi

Pertanggungjawaban pidana hanya dapat terjadi jika sebelumnya seseorang telah melakukan tindak pidana. Moeljatno mengatakan, “orang tidak mungkin dipertanggungjawabkan kalau dia tidak melakukan perbuatan pidana.

Meskipun orang telah berbuat dan memenuhi unsur pidana belum berarti bahwa orang itu telah melakukan perbuatan pidana, karena masih diperlukan pula unsur kesalahan yang merupakan pertanggungjawaban perbuatan untuk dapatnya orang dipidana:

5. Adanya kemampuan bertanggungjawab.
6. Adanya sikap batin atas perbuatannya yang berupa, kesengajaan atau kealpaan.
7. Adanya keinsyafan atas perbuatannya.
8. Tidak ada alasan pemaaf. (Soeharto, 1993:25-26).

Menurut Imam Santoso S.H, salah seorang Hakim di Pengadilan Negeri Slawi unsur-unsur pertanggungjawaban seseorang dapat dirinci sebagai berikut :

(1) Unsur-unsur dipenuhi dalam arti bahwa apa yang diatur dalam rumusan delik dipenuhi,

(2) Sehat dalam arti tidak cacat mental,

(3) Berumur dalam arti dapat berpikir dan membedakan mana yang dilarang dan mana yang tidak dilarang. (wawancara: Imam Santoso SH, Hakim di Pengadilan Negeri Slawi, 5 Januari 2011).

Sedangkan menurut Junita Pancawati S.H, salah seorang hakim di Pengadilan Negeri Slawi, pertanggungjawaban pidana seseorang dapat dirinci sebagai berikut:

(1) Tidak adanya alasan pembenar

(2) Tidak adanya alasan pemaaf. (wawancara: Junita Pancawati SH, Hakim di Pengadilan Negeri Slawi, 6 Januari 2011).

Kalau unsur-unsur ini tidak ada maka orang yang bersangkutan bisa dinyatakan bersalah mempunyai pertanggungjawaban pidana, sehingga bisa dipidana. Dalam pada itu harus diingat bahwa untuk adanya kesalahan dalam arti seluas-luasnya (pertanggungjawaban pidana) orang yang bersangkutan harus dinyatakan terlebih dahulu bahwa perbuatannya bersifat melawan hukum. Kalau ini tidak ada, artinya, kalau perbuatannya tidak melawan hukum, maka tidak ada perlunya untuk menetapkan kesalahan, artinya tidak dengan sendirinya dapat dicela atas perbuatan itu.

Berdasarkan uraian diatas kemampuan bertanggungjawab merupakan salah satu syarat untuk pertanggungjawaban pidana. Seseorang dikatakan

mampu bertanggung jawab, jika jiwanya sehat, yakni apabila memenuhi 2 (dua) syarat :

a) ia mampu untuk mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum,
b) ia dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadaran tersebut.

Seperti disebut dalam buku I Bab III Pasal 44 KUHP yang berbunyi :

“ barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, karena jiwanya cacat dalam tumbuhnya atau terganggu jiwanya karena penyakit, tidak dipidana”.

Maka jika Pasal 44 diteliti, maka terlihat 2 hal :

1) Penentuan bagaimana keadaan jiwa si pembuat

Persaksian (*konstatasi*) 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 di lakukan.

2) Adanya penentuan hubungan kausal 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.

Untuk itulah dalam bab ini penulis akan membahas tentang pertanggungjawaban pidana penjaga lintasan kereta api di Pengadilan Negeri Slawi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Hakim Imam Santoso S.H di Pengadilan Negeri Slawi pada hari Rabu, 5 Januari 2011 , menerangkan bahwa seorang penjaga lintasan kereta api dapat dipertanggungjawabkan apabila :

a) Tidak ada alasan pemaaf ;
b) Tidak ada alasan pembenar ;
c) Kelalaian yang disengaja dalam melakukan tugas-tugas yang harus dilakukannya.

Sedangkan menurut Junita Pancawati S.H, seorang penjaga lintasan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana apabila :

a) Unsur-unsurnya dipenuhi ;
b) Sehat ;
c) Berumur.

Pertanggungjawaban pidana terhadap penjaga lintasan kereta api dapat dikenakan jika dibuktikannya 2 hal, yaitu :

1. Perbuatannya ;
2. Kesalahannya .

Ad. 1 perbuatan yang dilakukan oleh penjaga pintu lintasan yang dapat mengakibatkan seorang penjaga lintasan dapat dikenakan pertanggungjawaban secara pidana, yaitu :

a. Apabila melanggar prosedur tugas dari PT.KAI yaitu :

1) PJL dilarang keras membuka pintu sebelum kereta api lewat atau permintaan/perintah siapapun, kecuali ada atasan langsung yang bertanggung jawab;

2) PJL tidak dibenarkan meninggalkan tempat (mewakilkan kepada orang lain) tanpa ada ijin dari atasan langsung;

3) Berusaha memberhentikan kereta api dengan memasang semboyan 3500 m sebelum perlintasan, bila terjadi kemacetan lalu lintas di 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 maupun alpa.

Ad. 2 kesalahannya dapat dibuktikan apabila :

1. Penjaga lintasan sehat secara mental dan mengetahui segala apa yang dilakukannya;
2. Kesalahan tersebut dilakukan secara sengaja ataupun secara alpa.

Apabila semuanya itu dapat dibuktikan, maka penjaga lintasan dapat dikenakan pertanggungjawaban secara pidana, akan tetapi pertanggungjawaban pidana tidak dapat dikenakan apabila dalam melakukan perbuatannya penjaga lintasan mendapat perintah langsung dari atasannya.

Untuk lebih jelasnya penulis memaparkan kasus pidana dengan register perkara 41 / Pid/ B/ 2002 / PN.SLW. dengan terdakwa Slamet Sahroni seorang penjaga lintasan kereta api yang dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukan karena kelalaian yaitu sebagai berikut:

Terdakwa adalah seorang petugas penjaga lintasan kereta api di klonengan, yang saat itu masuk kerja dari pukul 22.00 sampai dengan pukul 06.00 WIB, dan tugasnya sebagai penjaga perlintasan kereta api adalah apabila akan ada kereta api lewat tugas terdakwa menurunkan dan membuka palang pintu dengan cara otomatis. Kira-kira pada pukul 03.00 WIB tersebut di atas , dalam keadaan kondisi setengah mengantuk , terdakwa mendengar teriakan dari tukang ojeg, yaitu dari saksi-saksi Ahmad Yani bin Karsan, Samsudin bin Darji, Cakya bin Tajuri, meneriakan bahwa ada kereta api. Dan pada saat itu datang kereta api Empu Jaya dari arah Jakarta menuju ke Purwokerto yang jaraknya sekitar 50 meteran dari pintu perlintasan , kemudian terdakwa segera membunyikan sirine dan menurunkan palang pintu. Dan pada saat yang bersama muncul Bus dan Sinar Jaya dari arah timur ke barat atau dari Tegal ke Purwokerto yang sudah melewati palang pintu sebelah timur posisinya masih terbuka. Dan kemudian terdakwa mengerem palang pintu yang mulai diturunkan, sehingga palang pintu sebelah barat dalam posisi terbuka.

Bahwa ketika Bus Sinar Jaya melewati rel sebelah barat ( perlintasan klonengan memiliki 2 rel/double track) dan posisi palang pintu terbuka, kemudian ditabrak oleh Kereta Empu Jaya yang datang dari arah utara. Sehingga akibat perbuatan terdakwa yang lalai menutup pintu perlintasan

kereta api hingga terjadinya Bus Sinar Jaya ditabrak oleh Kereta Empu Jaya, mengakibatkan :

1. KASIYANTO meninggal dunia berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
2. TARSUN MAHMUDI meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
3. DARSONO meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
4. ROSIKIN meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
5. SUTARJO meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
6. SANMUJIONO meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001,

yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;

7. NIRSEM meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
8. MUHTAROM meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
9. NURWIYANTO meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
10. PIRIN bin MUHARJI meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
11. M. RUBANGI meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;

12. YULIA WIDIOWATI meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
13. ARIS PRAMUJITO meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
14. NARDI ARIF meninggal dunia berdasarkan berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183.1/1650/VIII/2001 tanggal 4 Agustus 2001, yang ditandatangani oleh dr. Suroto, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
15. SURYATNO bin DAHLAN menderita luka berat ;
16. MUNDIRIN bin ACHMAD menderita luka berat ;
17. MOH. SUPARYO menderita luka berat ;
18. JEJEN JAENUDIN menderita luka berat ;
19. SURYATNO bin DAHLAN mengalami luka robek lima robek lima tempat pada kepala bagian belakang, patah tulang tertutup paha kanan, berdasarkan visum et repertum , Nomor : 183. 1/1686/VIII/2001 tanggal 7 Agustus 2001 yang ditandatangani oleh dr. H. Suhardjo, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
20. MUNDIRIN bin ACHMAD mengalami kedua tulang selangka (kanan dan kiri) patah tertutup dan luka lecet, luka robek tiga tempat pada

kepala bagian belakang, luka robek lima kali dua centimeter pada punggung kiri atas, patah tulang (amputasi) jari nomor tiga tangan kiri, berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183. 1/1685/VIII/2001 tanggal 7 Agustus 2001 yang ditandatangani oleh dr. H. Suhardjo, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;

21. MOH. SUPARYO mengalami kedua tulang duduk (kanan dan kiri) patah tertutup, tulang kemaluan patah tertutup, pergelangan kaki kanan patah tertutup, luka lecet pada dahi bagian kanan, berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183. 1/1684/VIII/2001 tanggal 7 Agustus 2001 yang ditandatangani oleh dr. H. Suhardjo, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi;
22. JEJEN JAENUDIN mengalami luka robek kurang lebih empat centimeter di pipi kanan, patah tulang tertutup tungkai kanan bawah, berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183. 1/1688/VIII/2001 tanggal 7 Agustus 2001 yang ditandatangani oleh dr. H. Suhardjo, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi ;
23. WINDIATMO mengalami luka robek tiga centimeter pada kepala bagian atas luka lecet pada dahi bagian kanan, lubang telinga kanan keluar darah, luka lecet pada lengan kanan atas dan bawah, berdasarkan visum et repertum, Nomor : 183. 1/1687/VIII/2001 tanggal 7 Agustus 2001 yang ditandatangani oleh dr. H. Suhardjo, dokter pada RSUD dr. Soeselo Slawi;

24. TEGUH WIHARDADI mengalami robek sepanjang dua centimeter di belakang kepala, berdasarkan visum et repertum, Nomor : 353/373/2001 tanggal 4 oktober 2001 yang ditandatangani oleh dr. Judy Wahjono, dokter pada Puskesmas Balapulang ;

    Atas perbuatan tersebut Pengadilan Negeri Slawi menjatuhkan pidana kepada terdakwa dengan pidana penjara selama 2 (dua) tahun.

Dari kasus sebagaimana yang telah diuraikan diatas dapat ditarik benang merah bahwa terdakwa secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana karena kealpaan/kurang hati-hatinya mengakibatkan orang lain mati, luka berat dan menjadi sakit untuk sementara waktu, sebagaimana tersebut dalam pasal 359 KUHP.

Selain itu tidak ada suatu alasan apapun yang dapat menghilangkan sifat perbuatan atau melawan hukum yang dilakukan oleh terdakwa. Oleh karena itu terdakwa dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan pidana yang sudah dilakukan.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Rustono (45 tahun) salah seorang penjaga pintu perlintasan kereta api di Slawi mengatakan bahwa seharusnya jika sampai terjadi kecelakaan kereta api dengan kendaraan lain di sebuah perlintasan kereta api janganlah hanya menyalahkan penjaga lintasan kereta api saja. Karena semestinya pengendara kendaraan bermotor ataupun pejalan kaki sudah tahu jika akan ada kereta api yang lewat, karena memang jelas-jelas banyak rambu-rambu ataupun sinyal di sekitar perlintasan yang memberi tanda

kepada para pengendara lain yang akan menyeberang perlintasan jika ada kereta api yang lewat. Maka pengendara lain wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Seperti yang tertuang dalam Pasal 124 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 yang berbunyi " pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan kereta api". (wawancara: Rustono, Penjaga Lintasan Kereta Api di Slawi, 28 Januari 2011).

### 4.1.1 Pertanggungjawaban Pidana PT. KAI Sebagai Korporasi Dalam Kecelakaan Kereta Api Akibat Kelalaian Penjaga Lintasan

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Hakim Imam Santoso S.H di Pengadilan Negeri Slawi pada hari Rabu 5 Januari 2011, dewasa ini paling tidak dikenal 2 (dua) teori tentang pertanggungjawaban pidana korporasi, yaitu :

a. Teori Identifikasi

Teori identifikasi, menyatakan bahwa tindakan dari orang (personal korporasi) benar-benar merupakan tindakan korporasi. Dasar dari teori ini adalah bahwa tanggung jawab adalah langsung dan bukan mewakili.

b. Teori Imputasi

Teori imputasi pada hakekatnya adalah "yang mewakili (*vicarious liability*).

Berdasarkan pemikiran ini berarti korporasi bertanggung jawab terhadap maksud dan tindakan pegawainya yang dipandang sebagai suatu kesatuan. Dalam konsep imputasi, maka hubungan pegawai dengan korporasi

merupakan hal yang utama, artinya pegawai harus bertindak dalam ruang lingkup atau bagian pekerjaan untuk kepentingan korporasi.

Masih menurut Imam Santoso S.H, dalam hal terjadinya kasus kecelakaan kereta api yang disebabkan karena kelalaian penjaga lintasan kereta api, seperti pada kasus pidana dengan register perkara 41 / Pid/ B/ 2002 / PN.SLW dengan terdakwa Slamet Sahroni, pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hal ini yang ditujukan kepada PT. KAI tidak dapat dilakukan. Hal ini dikarenakan penjaga lintasan tersebut melakukan dengan inisiatif sendiri, tanpa adanya perintah dari atasan yang bersangkutan. Dalam hal ini tidak sesuai dengan teori imputasi yang memakai dasar pemikiran bahwa korporasi bertanggung jawab terhadap maksud dan tindakan pegawainya yang dipandang sebagai suatu kesatuan. Dalam konsep imputasi maka hubungan pegawai dengan korporasi merupakan hal yang utama, artinya pegawai harus bertindak dalam ruang lingkup atau bagian pekerjaan untuk kepentingan korporasi.

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Junita Pancawati S.H, mengatakan bahwa “pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi, dalam hal ini adalah PT. KAI tidak dapat dilakukan karena penjaga lintasan pada saat terjadi kecelakaan melakukan inisiatifnya sendiri tanpa ada arahan atau perintah dari pejabat PT. KAI untuk membuka pintu lintasan sehingga yang bersalah adalah penjaga lintasan sebagai individu bukan PT. KAI”.

Dan jika dilihat dalam ketentuan pemidanaan pada Undang-undang No. 23 tahun 2007 Tentang perkeretaapian masih banyak yang menunjuk ke dalam KUHP dengan berdasarkan kepada Pasal 103 KUHP.

Dalam Undang-undang No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, di dalamnya 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.
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 sebagaiman 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 dalam bab XXVIII Buku Kedua.

Pasal 8 : ketentuan pidana dalam perundang- undangan Indonesia berlaku bagi nakhoda dan penumpang perahu Indonesia, yang diluar 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 Ordonansi 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 alternatif berupa pidana denda. Apabila korporasi dapat dipertanggungjawabkan untuk seluruh macam delik, maka seluruh rumusan delik di dalam KUHP harus ada ancaman pidana alternatif denda sebagaimana halnya dengan W.v.S. Belanda sekarang ini.

Sedangkan menurut Kharlison Harianja S.H salah seorang hakim di Pengadilan Negeri Slawi mengatakan bahwa Korporasi pada asasnya dapat dipertanggungjawabkan sama dengan orang pribadi berdasarkan asas identifikasi. Namun menurut Kharlison Harianja S.H penerapan doktirn *strict*

*liability* maupun *vicarious liability* hendaknya hanya diberlakukan terhadap jenis perbuatan pelanggaran yang sifatnya ringan saja, seperti dalam pelanggaran lalu lintas. Doktrin tersebut bisa pula ditujukan terhadap pertanggungjawaban pidana korporasi. Terutama yang menyangkut perlindungan kepentingan umum/ masyarakat, misalnya perlindungan di bidang makanan, minuman, serta kesehatan lingkungan hidup. Dengan dasar doktrin ini, maka fakta yang bersifat menderitakan si pelaku/ korban sesuai dengan adagium "*res ipsa loquitur*" , fakta sudah berbicara sendiri.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Sudjajanto S.H selaku Manajer Hukum DAOP IV Semarang, pada hari Rabu 9 Februari 2011 menerangkan bahwa dalam kecelakaan kereta api yang diakibatkan dari kelalaian PJL, PT KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana. Karena seharusnya tidak ada kata lalai untuk PJL, dimana setiap akan datangnya kereta api dari pihak PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api) selalu memberi informasi kepada PJL bahwa kereta api akan segera melewati perlintasan tersebut baik melalui telepon atau genta. Namun jika alat bantu genta penjaga dan alat komunikasi/ telpon mengalami gangguan maka yang harus dilakukan oleh PJL adalah :

1. Lapor ke stasiun/ PPKA mengenai situasi yang telah terjadi. (agar PPKA dapat segera melaporkan ke unit terkait SSK/ SDK.
2. Waspada terhadap datangnya KA yang akan lewat dengan berpedoman pada jadwal KA di PJL.
3. Siap siaga untuk menutup pintu perlintasan.

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

Menurut Sudjajanto S.H menerangkan bahwa badan hukum atau korporasi dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan melanggar hukum dari personalnya atau organnya (pengurus, direksi) apabila perbuatan organ dalam menjalankan tugasnya yang dilakukan dalam batas-batas wewenangnya berdasarkan ketentuan undang-undang, anggaran dasar dan hakikat tujuannya, maka badan hukum itu terikat dan dapat dipertanggungjawabkan. Dalam melakukan perbuatannya sebagai pelaksana tugasnya, tidak dapat dihindarinya, bahwa pada suatu ketika perbuatannya itu merupakan perbuatan melanggar hukum. Perbuatan-perbuatan hukum dan juga perbuatan melanggar hukum itu dilakukan organ bukan untuk kepentingan pribadi, melainkan dilakukan dalam hal melaksanakan atau mempertahankan hak-hak dari badan hukum. Oleh karena itu, jika organ tetap bertindak dalam batas-batas wewenangnya, badan hukum itu terikat dan bertanggung jawab, tidak peduli apakah tindakan itu perbuatan hukum yang tidak melanggar hukum ataupun perbuatan yang melanggar hukum.

Menurut Barda dalam Ali Masyhar (2008:76) Minimal ada 3 teori untuk dapat dipertanggungjawabkannya korporasi, yaitu :

1. Doktrin pertanggungjawaban pidana langsung (*Direct liability doctrine*) atau teori identifikasi (*identification theory*)

   Berdasarkan doktrin ini, perbuatan/ kesalahan "pejabat senior" (*senior officer*) diidentifikasi sebagai perbuatan/ kesalahan korporasi. Namun ada dua arti dalam doktrin ini yaitu :

   a. Arti sempit (Inggris): "hanya perbuatan pejabat senior (otak korporasi) yang dapat yang dapat dipertanggungjawabkan kepada korporasi"
   b. Arti luas (USA) : "tidak hanya pejabat senior / direktur, tetapi juga agen di bawahnya.

2. Doktrin Pertanggungjawaban Pidana Pengganti (*Vicarious Liability*)

   Teori ini berdasar pada pameo " *respondeat superior rule: let the master answer"*. Menurut teori ini, bahwa majikan (*employer*) adalah penanggungjawab utama dari perbuatan pada buruh/ karyawan.

3. Doktrin Pertanggungjawaban Ketat menurut UU (*Strict Liability*)

Doktrin ini berlaku dalam hal korporasi melanggar atau tidak memenuhi kewajiban/ kondisi/ situasi tertentu oleh Undang-undang. Pelanggaran

kewajiban/kondisi/situasi tertentu oleh korporasi ini dikenal dengan istilah ”*companies offence*” , “*situational offence”* atau “*strict liability offences”*.

Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa keputusan atau pendapat hakim yang menyatakan bahwa PT. KAI sebagai korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana atas kecelakaan kereta api akibat kelalaian dari pegawainya tidaklah adil, seharusnya PT. KAI sebagai korporasi dimungkinkan untuk adanya pertanggungjawaban pidana atas dasar teori identifikasi dan teori imputasi yang tidak mensyaratkan adanya *mens rea* atau unsur kesalahan pada orang yang dituntut pidana.

### 4.1.3 Hal-hal Yang Menjadi Pertimbangan Hakim Dalam Memberikan Putusan

Berdasarkan wawancara dengan hakim Imam Santoso S.H dan Junita Pancawati S.H (tanggal 5 Januari dan 6 Januari 2011 di Pengadilan Negeri Slawi) mengatakan bahwa dalam pemidanaan hakim wajib mempertimbangkan :

Ke -1 kesalahan pembuat ;

-2 motif dan tujuan dilakukannya tindak pidana ;

-3 cara melakukan tindak pidana ;

-4 sikap batin pembuat :

-5 riwayat hidup dan keadaan ;

-6 sikap dan tindakan pembuat sesudad melakukan tindak pidana ;

-7 pengaruh pidana terhadap masa depan pembuat ;

-8 pandangan masyarakat terhadap tindak pidana yang dilakukan ;

-9 pengaruh tindak pidana terhadap korban atau keluarga korban ;

-10 apakah tindak pidana dilakukan secara berencana.

Contoh dalam kasus kasus pidana dengan register perkara 41 / Pid/ B/ 2002 / PN.SLW. dengan terdakwa Slamet Sahroni seorang penjaga lintasan kereta api yang dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang telah dilakukan karena kelalaian, yang kasusunya telah mempunyai putusan atau kekuatan hukum tetap dengan pertimbangan sebagai berikut :

Hal-hal yang memberatkan :

- Bahwa perbuatan terdakwa telah menyebabkan orang lain meninggal dunia, luka-luka berat maupun ringan ;

Hal-hal yang meringankan :

- Bahwa penyebab kecelakaan tidak saja karena kelalaian terdakwa tetapi juga disebabkan oleh karena tidak berfungsinya sarana

komunikasi, yaitu : telepon dan genta yang sudah tidak berfungsi pada gardu penjagaan pintu lintasan kereta api Klonengan ;

- Bahwa terdakwa telah berusia lanjut, bersikap sopan dalam persidangan dan mengaku terus terang atas perbuatannya ;
- Bahwa terdakwa belum pernah dihukum serta merasa sangat menyesal ;
- Bahwa terdakwa masih mempunyai tanggungan keluarga ;

## 4.2 Kendala-kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi

Faktor–faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, Soekanto menganalisa adanya beberapa faktor–faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu:

1) Faktor hukumnya sendiri yaitu Undang–Undang
2) Faktor Penegak Hukum
3) Faktor Sarana dan Fasilitas
4) Faktor Masyarakat
5) Faktor Kebudayaan (Soekanto, 1983:5).

Dalam rangka penegakan hukum tidak selalu berjalan lurus dan tanpa kendala. Demikian juga dengan penegakan hukum dalam perkeretaapian di Slawi yang menghadapi beberapa kendala antara lain :

(1) Dilihat dari Perundang-undangannya.

Berdasarkan wawancara dengan hakim Imam Santoso S.H dan Junita Pancawati S.H (tanggal 5 Januari dan 6 Januari 2011 di Pengadilan Negeri Slawi) mengatakan bahwa, sebagai undang-undang yang khusus mengatur tentang perkeretaapian, seharusnya Undang-undang ini bersifat "*lex specialis*" dan harus di dahulukan apabila terjadi sebuah peristiwa, akan tetapi yang menjadi kendala adalah :

1. Peraturan-peraturan seperti Reglement 12 masih berlaku, dimana R.12 dibuat pada tahun 1940, dan masih menggunakan ejaan lama yang seharusnya dihapuskan dengan diterbitkan UU No. 23 tahun 2007.
2. Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri serta Peraturan tentang Perkeretaapian belum menempatkan aspek keselamatan pada posisi sangat utama.
3. Kurangnya sosialisasi dari PT. KAI kepada masyarakat tentang peraturan Kereta api yang berkaitan dengan pemanfaatan sarana jalan oleh masyarakat. Kaitannya kendala dengan kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat adalah adanya faktor kebiasaan, dimana orang memotong jalan atau rel kereta api hanya untuk menyeberang atau untuk pergi ke kampung sebelah yang terpisahkan oleh rel, hal itu dilakukan secara terus menerus sehingga timbul banyak perlintasan baru.

(2) Dilihat dari Penegak Hukum

Sumber Daya Manusia yang terbatas dari aparat penegak hukum mengenai peraturan atau perundang-undangan yang mengatur tentang perkeretaapian. Hal tersebut akan menyulitkan tugas aparat penegak hukum dalam menjalankan tugasnya.

(3) Dilihat dari Sarana dan Prasarana

Kendala dalam sarana dan prasarana, karena adanya faktor dana yang cukup besar yang harus dikeluarkan oleh PT. KAI. Contohnya seperti untuk pembuatan palang pintu di setiap perlintasan kereta api yang memotong jalan, tidaklah mungkin. Alasannya, banyak hal yang harus dipersiapkan, termasuk ijin dari Dirjen Perhubungan Darat. Selain itu pihak penyelenggara tidak mungkin membangun semua sarana pintu perlintasan kereta api dikarenakan akan memakan biaya yang banyak. Di lain hal badan penyelenggara juga tidak memungkinkan untuk menempatkan penjaga lintasan di setiap lintasan yang ada karena badan penyelenggara sendiri kekurangan personil untuk menjaga pintu perlinsatan tersebut. Hal ini dikeluhkan oleh Karso (50 tahun) salah seorang penjaga lintasan kereta api di daerah Klonengan, Slawi yang mengatakan “bahwa jumlah petugas penjaga lintasan disini hanya berjumlah 2 orang yang dilakukan secara bergantian. Sementara pintu perlintasan harus dijaga 24 jam, dengan petugas yang hanya 2 orang saja, maka sangatlah berat tugas kami. Kemudian ditambah lagi belum adanya standard dan metode untuk mendeteksi sarana dan prasarana yang bisa menimbulkan potensi rawan kecelakaan”. (wawancara: Karso, Penjaga Lintasan KA di Klonengan Slawi 8

Januari 2011). Dari semua itu juga tidak menjamin bahwa kecelakaan seperti itu tidak akan terjadi lagi.

(4) Kesadaran hukum masyarakat setempat yang masih kurang.

Penegakan hukum bertujuan untuk mencapai kedamaian dalam masyarakat. Oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu, maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut.

Dalam hal ini masyarakat wilayah di Kabupaten Slawi, tingkat kepedulian masyarakat sekitar terhadap resiko bahaya masih rendah, baik di pintu-pintu perlintasan maupun di daerah jalur kereta api, terkadang mereka mengabaikan rambu-rambu yang ada di sekitar perlintasan. Misalnya dengan sengaja menerobos palang pintu yang akan ditutup oleh petugas penjaga lintasan kereta api. Kemudian, masih banyaknya penumpang-penumpang yang nekad di atap KA, di lokomotif dan di bagian belakang kereta.

Dengan adanya kendala tersebut di atas mempunyai dampak terhadap berhasil atau tidaknya penegakan hukum perkeretaapian di Kabupaten Slawi. Kendala tersebut apabila tidak diselesaikan terlebih dahulu akan membuat penegakan hukum perkeretaapian di Kabupaten Slawi akan terhambat dan juga semakin menambah daftar panjang kecelakaan yang terjadi. Bila penegakan hukum perkeretaapian di Kabupaten Slawi ingin berjalan dengan baik maka harus ada solusi untuk menyelesaikan kendala yang terjadi tersebut.

## 4.3 Upaya-upaya yang dilakukan PT. KAI dalam penegakan hukum perkeretaapian

Penegakan hukum Perkeretaapian di Kabupaten Slawi akan berjalan dengan baik bila hambatan yang muncul dalam rangka penegakan hukum tersebut dapat diatasi. Upaya-upaya tersebut dapat dilakukan dengan berbagai cara, yaitu :

(1) Dari Undang- undang

a. PT. KAI berupaya membuat peraturan pengganti Reglemen 12 atau menghapusnya dan berpedoman pada Undang-undang No.23 tahun 2007 karena Reglemen 12 sudah tidak cocok lagi dengan keadaan zaman sekarang.

b. Berupaya memberikan solusi kepada pembuat undang-undang dan peraturan untuk membuat Undang-undang dan peraturan yang lebih menempatkan aspek keselamatan pada posisi sangat utama.

c. Berupaya memberikan sosialisasi kepada masyarakat untuk menghilangkan kebiasaan memotong jalan atau rel kereta api hanya untuk menyeberang atau untuk pergi ke kampung sebelah yang terpisahkan oleh rel. atau dengan membuat papan-papan larangan yang isinya berupa larangan untuk melakukan perbuatan yang membahayakan keselamatan.

(2) Peningkatan SDM (Sumber Daya Manusia) Aparat Penegak Hukum

Berupaya meningkatkan Sumber Daya Manusia kepada aparat penegak hukum di bidang transportasi khususnya di bidang perkeretaapian. Sehingga dapat memudahkan tugas dari aparat penegak hukum untuk menjalankan tugasnya dalam rangka penegakan hukum perkeretaapian.

(3) Menambah Sarana dan Prasarana

Dari pihak PT. KAI berupaya menambah atau melengkapi sarana dan prasarananya dengan memasang palang pintu di perlintasan sebidang yang belum dilengkapi adanya palang pintu, selain itu juga dengan melengkapi atau menyempurnakan rambu-rambu lalu-lintas pada jalan raya yang akan memotong perlintasan sebidang. Kemudian PT. KAI berupaya menambah jumlah personil atau petugas penjaga pintu lintasan untuk lebih meringankan kerja mereka, karena kejadian kecelakaan kereta api yang diakibatkan oleh kelalaian dari petugas salah satunya karena petugas mungkin sudah lelah bertugas sehingga mereka lengah ataupun tertidur saat bertugas. Diharapkan dengan ditambahnya sarana dan prasarana ini dapat meminimalisir terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

(4) Melakukan penyuluhan dan pembinaan kepada masyarakat.

Pihak PT. KAI selalu berupaya melakukan penerangan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai peraturan perundang-undangan tentang perkeretaapian. Memberikan pembelajaran kepada mayarakat untuk menanamkan kultur tentang keselamatan, baik melalui sosoialisasi/penyuluhan

maupun lewat pendidikan. Salah satunya dengan memberikan sosialisasi pasal (178, 179, 180, 181 Undang-undang Perkeretaapian ) yang berbunyi :

Pasal 178 : Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, 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.;

Sanksinya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Pasal 179 : Setiap orang dilarang melakukan kegiatan, baik langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api ;

Sanksinya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau pidana denda paling banyak dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 250.000.000,00 (dua ratus lima puluh juta rupiah).

Pasal 180 : Setiap orang dilarang menghilangkan, merusak, atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan/atau tidak berfungsinya prasarana dan sarana perkeretaapian ;

Sanksinya dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun, jika mengakibatkan kecelakaan/ kerugian harta benda dipidana penjara paling lama

5 (lima) tahun, jika mengakibatkan luka berat bagi orang dipidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun, jika mengakibatkan matinya orang dipdana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun.

Pasal 181 : (1) 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.

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku bagi petugas di bidang perkeretaapian yang mempunyai surat tugas dari Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian.

Sanksinya dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 15.000.000,00 (lima belas juta rupiah).

Dengan penerangan dan penyuluhan tersebut diharapkan individu, kelompok masyarakat, pemuka masyarakat dan organisasi sosial lainnya memahami peran dan tanggung jawabnya dalam setiap proses penegakan hukum.

# BAB 5

# PENUTUP

## 5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dalam bab sebelumnya, maka dapat ditarik simpulan sebagai berikut :

1) Penjaga lintasan ialah seorang penjaga pintu lintasan kereta api, yang diatur secara khusus dalam Reglemen 12. Dalam menjalankan tugasnya penjaga lintasan berpedoman pada tugas pokok penjaga jalan perlintasan (PJL). Seorang penjaga lintasan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana apabila terbukti telah melakukan perbuatan melawan hukum dan mempunyai kesalahan.
2) PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana dalam kecelakaan kereta api yang diakibatkan kelalaian PJL. Namun PT. KAI akan mendampingi proses hukum PJL tersebut dari proses penyidikan sampai dengan menerima putusan tetap dari pengadilan.
3) Kendala-kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi yaitu Undang-undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri serta Peraturan tentang Perkeretaapian belum menempatkan aspek keselamatan pada posisi sangat utama, kendala dalam sarana dan prasarana, karena adanya faktor dana yang cukup besar yang harus dikeluarkan oleh PT. KAI, dan kesadaran hukum masyarakat setempat yang masih kurang dengan masih banyaknya penumpang-penumpang yang nekad di atap KA, di lokomotif dan di bagian belakang kereta.

4) Upaya-upaya yang dilakukan PT. KAI dalam penegakan hukum perkeretaapian di Pengadilan Negeri Slawi, PT. KAI berupaya memberikan solusi kepada pembuat undang-undang dan peraturan untuk membuat Undang-undang dan peraturan yang lebih menempatkan aspek keselamatan pada posisi sangat utama, memberikan sosialisasi kepada masyarakat untuk menghilangkan kebiasaan melakukan perbuatan yang membahayakan keselamatan dan berupaya menambah atau melengkapi sarana dan prasarananya setidaknya untuk meminimalisir terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas, penulis menyarankan :

1) Perlu adanya peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) di lingkungan pegawai kereta api terutama bagi mereka yang bekerja di lapangan.Dapat berupa ketrampilan yang harus dimiliki oleh para pegawai ataupun tingkat kesejahteraan dari para pegawai.
2) Berkaitan dengan pertanggungjawaban PT.KAI dalam kecelakaan kereta api, walaupun PT. KAI tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana sebaiknya PT. KAI bertanggungjawab secara perdata atau membantu biaya yang telah ditimbulkan akibat kelalaian pegawainya kepada para korban.
3) Perlu adanya peraturan yang tunggal tentang perkeretaapian sehingga memudahkan bagi para pihak dalam bertindak. Para pihak dalam hal ini adalah PT.KAI, masyarakat umum serta para aparat penegak hukum, serta menggiatkan sosialisasi seluruh regulasi dan aturan di PT. KAI kepada masyarakat. Hal ini akan berguna bagi PT. KAI bila masyarakat mengetahui

aturan-aturan tentang kereta api sehingga pelanggaran-pelanggaran terhadap kereta api dapat dihilangkan dan ini pun akan sangat bermanfaat bagi masyarakat bila mengetahui perkeretaapian secara menyeluruh.

# DAFTAR PUSTAKA


Ali, Mahrus. 2008. *Kejahatan Korporasi "Kajian Relevansi Sanksi Tindakan Bagi Penanggulangan Kejahatan Korporasi"*. Yogyakarta: Arti Bumi Intaran.

Hamzah, Andi. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana.* Jakarta: Rineka Cipta.

Jonkers, J.E. 1987. *Hukum Pidana Hindia Belanda*. Jakarta: Bina Aksara.

*Kamus Besar Bahasa Indonesia Tahun 1989*. Bandung: Balai Pustaka.

Lamintang. 1982. *Dasar-dasar Hukum Pidana*. Bandung: Sinar Baru.

Masyhar, Ali. 2008. *Pergulatan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Ranah Tatanan Sosial.* Semarang: Universitas Negeri Semarang Press.

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

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

Moleong J. Lexy. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Bandung : Remaja Rosdakarya.

----------. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Bandung: PT. Remaja Rosdakarya

----------. 2007. *Metodologi penelitian Kualitatif.* Bandung: PT. Remaja Rosdakarya

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

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

Saifudien. 2009. *Pertanggungjawaban Pidana*. http://saifudienjsh.blogspot.com/2009/08/pertanggungjawaban-pidana.html. (25 Agust.2009)

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

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

Sudarto. 1990. *Hukum Pidana 1*. Semarang: Yayasan Sudarto.

Syafrinaldi. 2006. Dalam makalahnya yang berjudul: *Pertanggung Jawaban Pidana Dalam Tindak Pembunuhan (Perbandingan Menurut Hukum Pidana Islam dan Hukum Pidana Positif)*. Hal 8

Undang-undang yang dipakai:

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

Undang-undang No. 1 Tahun 1946 tentang KUHP