

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PT. KAI TERHADAP  
KECELAKAAN KERETA API**

**SKRIPSI**

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan  
Dalam Ilmu Hukum

Oleh :

**ADHYMAS PANJI H.  
NIM. 0810113005**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA MALANG  
FAKULTAS HUKUM  
MALANG  
2012**

## ABSTRAKSI

ADHYMAS PANJI HASMORO, Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Juli 2012, pertanggungjawaban pidana pada PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api, Ismail Navianto, SH, MH; Alfons Zakaria, SH, LLM.

Dalam penulisan skripsi ini penulis membahas mengenai masalah pertanggungjawaban pidana pada PT.KAI terhadap kecelakaankereta api. Hal ini dilatarbelakangi dengan perkembangan pada masa ini, semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi, sehingga mengakibatkan penyelenggara perkeretaapi menambah gerbong kereta api agar penumpang terangkut. Selama ini memang sudah dilakukan pengawasan terhadap prasarana perkeretaapian dengan baik, namun hasilnya tetap sama, kecelakaan kereta api yang disebabkan prasarana perkeretaapian kurang baik juga masih banyak. Hal ini menunjukkan bahwa masih kurangnya pengawasan terhadap prasarana perkeretaapian sebagai hal yang paling diutamakan dalam keselamatan penumpang. Sebenarnya pengawasan tidak hanya dilakukan dalam prasarana perkeretaapian saja, namun awak kereta api (Masinis) juga harus diperhatikan. Awak kereta api (Masinis) juga sangat penting untuk pengawasan, namun selama ini yang terjadi adalah awak kereta api tidak pernah diawasi dalam menjalankan tugasnya. Dengan adanya kurang pengawasan terhadap penyelenggara perkeretaapian, apabila terjadi kecelakaan yang bertanggungjawab selama ini hanya awak kereta api (Masinis).

Metode pendekatan yang digunakan penulis adalah yuridis normatif, dengan mengidentifikasi, memperjelas dan menganalisa permasalahan yang telah diatur dalam undang-undang (*Statuta Approach*). Jenis bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Teknik pengumpulan bahan hukum melalui studi dokumentasi dan studi kepustakaan, baik perundang-undangan, buku, dan sebagainya.

Penyelenggara perkeretaapian dalam hal ini adalah PT.KAI seharusnya dapat dibebani pertanggungjawaban pidana korporasi. Dalam ilmu hukum, subjek hukum bukan manusia, namun juga perseroan terbatas sebagai salah satu jenis dari korporasi sebagai subjek hukum bukan manusia. Penyelenggara perkeretaapian dalam hal ini adalah PT.KAI dapat dibebani pertanggungjawaban secara pidana, apabila terbukti bersalah dalam mengeluarkan segala kebijakan dan pengawasan terhadap bawahannya. Dengan kebijakan dan pengawasan yang sudah dikeluarkan oleh PT.KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian ini hanya dapat mendatangkan keuntungan saja, namun tidak memperhatikan keselamatan dari penumpang. Dengan adanya tindakan semacam ini tidak didukung dengan adanya peraturan perundang-undangan yang jelas-jelas mengatur pertanggungjawaban yang dibebankan oleh para pihak.

## KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT karena atas rahmat-Nya yang luar biasa yang diberikan kepada penulis hingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat dan tugas guna memperoleh gelar Sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.

Dalam skripsi ini, penulis mengambil judul mengenai “Pertanggungjawaban Pidana PT.KAI terhadap Kecelakaan Kereta Api.”

Dalam kesempatan ini, penulis mengucapkan terima kasih tak terhingga kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Sihabudin, SH, MH selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang;
2. Ibu Eny Harjati, SH, MH selaku Ketua Bagian Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang;
3. Bapak Ismail Navianto, SH, MH selaku Dosen Pembimbing Utama dan Bapak Alfons Zakaria, SH, LL.M selaku Dosen Pembimbing pendamping skripsi penulis yang telah memberikan arahan, bimbingan, pendidikan dan perhatian dengan segala kebijaksanaan dan kemurahan hati beliau;
4. Segenap Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang yang telah banyak memberikan ilmu pengetahuan dengan materi-materi perkuliahan yang telah penulis terima;

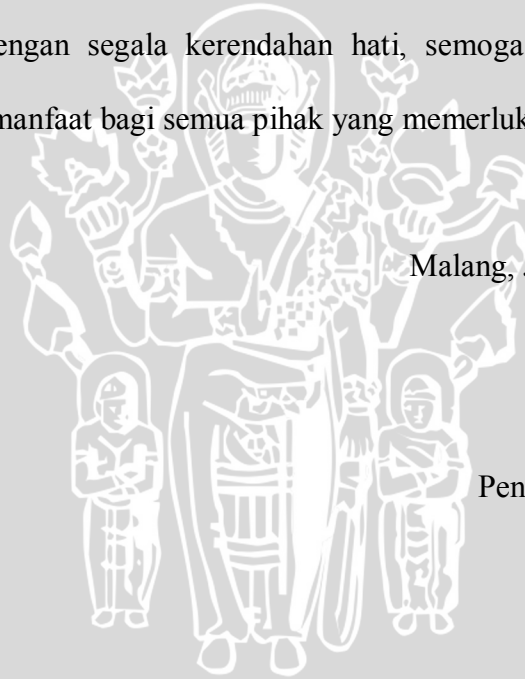
5. Serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga segala kebaikan dan bantuan yang telah diberikan semua pihak mendapatkan ganjaran dan imbalan sebagai amal baik dari Allah. Mengingat keterbatasan wawasan dan waktu yang tersedia, maka penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, segala kritik dan saran yang positif dari semua pihak akan penulis terima dengan lapang dada serta penuh dengan ketulusan hati.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati, semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi semua pihak yang memerlukannya.

Malang, Juli 2012

Penulis



## DAFTAR ISI

### BAB I Pendahuluan

A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penulisan .....	7
D. Manfaat Penulisan	
1. Secara Teoritis .....	8
2. Secara Praktis .....	8
E. Sistematika Penulisan .....	9

### BAB II Tinjauan Pustaka

A. Tujuan Umum Tentang Pertanggungjawaban Pidana	
1. Kemampuan Bertanggungjawab .....	11
2. Asas Geen Straft Zonder Schuld .....	14
3. Tidak Mampu Bertanggungjawaban Untuk Sebagian .....	16
4. Batas Mampu dan Tidak Mampu Bertanggungjawab .....	17
B. Tinjauan Umum Tentang Kejahatan dan Pelanggaran dalam Hukum pidana .....	17
C. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Korporasi	
1. Korporasi Sebagai Subjek Hukum .....	19
2. Kejahatan Korporasi .....	21
a. White Collar Crime .....	22
b. Kejahatan Jabatan (Occupational Crimes) .....	23
c. Kejahatan yang Diorganisir .....	24
3. Pertanggungjawaban Pidana pada Korporasi .....	27
a. Asas Strict Liability .....	28
b. Asas Vicarious Liability .....	30
c. Asas Identification Liability .....	33
4. Pidanaan Terhadap Korporasi .....	35
D. Tinjauan Umum Tentang Perkeretaapian	
a. Sejarah Kereta Api Indonesia .....	41
b. Keunggulan dan Kelemahan Transportasi Kereta Api .....	42
c. Kebijakan Keselamatan Pada Perkeretaapian .....	45

### BAB III Metode Penelitian

A. Jenis Penelitian .....	47
B. Pendekatan Penelitian .....	47
C. Jenis Bahan Hukum .....	48
D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum .....	49
E. Teknik Analisis Bahan Hukum .....	50

F. Definisi Konseptual.....50

**BAB IV Pembahasan**

A. Pertanggungjawaban Pidana Pada PT.KAI Terhadap Kecelakaan Kereta Api

1. PT.KAI sebagai Korporasi.....52
2. Kewajiban PT.KAI terhadap Kecelakaan Kereta Api .....56
3. Pertanggungjawaban Pidana Pada PT.KAI jika Terjadi Kecelakaan Kereta Api .....61
  - a. Pertanggungjawaban Berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.....62
  - b. Pertanggungjawaban Berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian .....68

B. Penentuan Pihak yang Bertanggungjawab Pidana dalam PT.KAI Jika terjadi Kecelakaan Kereta Api .....74

1. PT.KAI Sebagai Korporasi yang Bertanggungjawab.....80
  - a. Berdasarkan Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.....86
  - b. Berdasarkan Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian .....87
  - c. Berdasarkan Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.....90
2. Masinis yang Bertanggungjawab .....94
3. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang Bertanggungjawab ....96

**BAB V Penutup**

A. Kesimpulan .....98

B. Saran .....99

Daftar Pustaka ..... 102

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Secara umum perpindahan manusia ke tempat yang akan dituju membutuhkan suatu alat untuk mempermudah perpindahan tersebut<sup>1</sup>. hal ini menunjukkan kebutuhan manusia akan suatu alat untuk mempermudah memindahkan barang atau dirinya. Perpindahan ini dipastikan sangat penting bagi kelangsungan hidup dari manusia, karena manusia sebagai makhluk sosial yang tidak bisa hidup sendiri tanpa bantuan manusia lain<sup>2</sup>. Dengan adanya suatu perpindahan tersebut diupayakan terjadi penukaran informasi, sehingga terdapat adanya suatu perkembangan terdapat dari manusia tersebut.

Dengan kebutuhan manusia semakin besar, maka dibutuhkan suatu sarana yang memudahkan manusia untuk berpindah tempat, yaitu alat transportasi. Kemudahan untuk memindahkan barang atau diri dengan adanya alat transportasi yang dibuat oleh manusia untuk kelangsungan hidup manusia tersebut sangat menghasilkan kemajuan yang sangat pesat dari diri manusia.

Pada jaman moderen saat ini manusia hidup sudah diberikan sarana transportasi oleh pemerintah. Pada khususnya di Indonesia terdapat beberapa alat transportasi yang dapat digunakan manusia. Jenis dari transportasi yang

<sup>1</sup> Zulfiar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, UI Press, Jakarta, 2010 Hal. 9

<sup>2</sup> *Ibid.* Hal. 10

digunakan di Indonesia adalah Transportasi Laut, Transportasi Udara, Transportasi Darat dan Transportasi Perkeretaapian<sup>3</sup>.

Pentingnya transportasi kereta api menuntut badan usaha milik negara ini memberikan fasilitas pada transportasi yang dikelolanya secara penuh. Namun dalam prakteknya fasilitas yang diberikan didalam kereta api memang masih jauh dari fasilitas yang diharapkan. Salah satu contohnya masih banyak penjual asongan yang masih berjualan didalam kereta api, pada kereta api ekonomi yang selau tidak tepat waktu dalam menempuh perjalanan.

Memang pada waktu terakhir ini fasilitas-fasilitas kereta api yang diberikan pengelola kepada penumpang sebagai konsumen mengalami perbaikan. Namun perbaikan tersebut tidak sesuai dengan kebiasaan masyarakat yang sering menjadi penumpang kereta api. Salah satu contohnya pada tiket kereta api ekonomi sudah tidak diberlakukan tiket berdiri (tanpa tempat duduk) didalam kereta, namun dalam prakteknya masih banyak penumpang yang tidak mempunyai tempat duduk, sehingga penumpang rela berdiri didalam gerbong kereta api. Selain itu disetiap tiket kereta api ekonomi dilembaran tiket tersebut ditambahkan dengan peringatan dilarang merokok didalam gerbong kereta api, namun dalam prakteknya penumpang masih merokok didalam gerbong kereta api dan tidak ada teguran dari pihak keamanan kereta api.

Dengan fasilitas yang diberikan pengelola kereta api, masyarakat bisa tidak bisa menerima fasilitas tersebut tanpa adanya pengurangan jumlah penumpang, sehingga pengelola kereta api lebih tidak memberikan dan

---

<sup>3</sup> Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Sejarah Perkembangan Transportasi di Indonesia, 2009, <http://www.dephub.go.id/view/profil/sejarah/> (Diakses pada tanggal 19 April 2012)



menerapkan yang seharusnya menjadi hak dari penumpang. Sikap dari pengelola yang menguasai perlintasan kereta api, maka tidak adanya badan usaha milik negara ataupun badan usaha milik swasta yang juga mengelola dari kereta api, sehingga pengelola kereta api yang sekarang seolah-olah mendapatkan keuntungan dari penjualan tiket kereta api namun tidak memberikan fasilitas yang sesuai dengan kewajiban kita sebagai penumpang kereta api. Hal ini yang menjadi pengelola kereta api yang sekarang mengelola kereta api tidak memberikan fasilitas sepenuhnya kepada masyarakat agar menarik perhatian pengguna transportasi umum.

Apabila adanya suatu badan usaha milik negara atau badan usaha milik swasta yang juga mengelola kereta api dengan perlintasan yang sama, namun dengan fasilitas yang diberikan berbeda pasti masyarakat yang mementingkan fasilitas yang diberikan akan berpindah menggunakan kereta api yang dikelola dari badan usaha lain. Dapat dicontohkan dalam transportasi pesawat terbang, dalam satu transportasi memiliki berbagai pengelola yang memberikan fasilitas terhadap calon penumpang. Hal ini yang dapat menarik perhatian konsumen untuk menggunakan transportasi yang sesuai dengan calon penumpang. Di dalam setiap pengelola pasti terjadi suatu persaingan, persaingan tersebut berdampak positif bagi pengelola untuk memberikan fasilitas yang sepenuhnya terhadap penumpang. Apabila sistem ini diterapkan dalam kereta api yang perlintasan kereta api, badan usaha lain dapat diberikan hak untuk mengelola kereta api maka pengelola kereta api akan berlomba-lomba untuk memberikan fasilitas yang terbaik untuk calon penumpang.

Dalam waktu terakhir ini transportasi kereta api sering mengalami kecelakaan. Beberapa kasus yang terjadi beberapa tahun terakhir yaitu kecelakaan kereta api batu bara di Sumatera Selatan, kecelakaan kereta api penumpang logawa di Madiun dan lain sebagainya. Pada tahun 2010 tercatat telah terjadi 40 kecelakaan kereta api, dengan uraian 3 kecelakaan dikarenakan tabrakan antara kereta api satu dengan yang lain, 8 kecelakaan kereta api dikarenakan tabrakan kereta api dengan kendaraan umum yang lain, 25 kecelakaan kereta api dikarenakan kereta api mengalami anjlog dan 4 kecelakaan kereta api dikarenakan terguling<sup>4</sup>. Jumlah kecelakaan kereta api pada tahun 2010 memang menurun, namun jumlah korban pada tahun 2010 ini mengalami kenaikan yang cukup banyak dengan perincian korban yang meninggal sebanyak 60 orang dan korban luka-luka sebanyak 189 orang. Dibandingkan pada tahun 2009 korban yang meninggal sebanyak 57 dan korban luka-luka sebanyak 198 orang<sup>5</sup>. Dengan tidak menurunnya jumlah korban, maka tidak ada peningkatan yang lebih baik dari PT. KAI mengingat dari jumlah korban yang setiap tahunnya tidak mengalami penurunan, walaupun kecelakaan kereta api sudah mengalami penurunan.

Faktor kelalaian memang terjadi tidak dengan disengaja, namun yang memberatkan dalam kelalaian ini bahwa kecelakaan yang terjadi mengakibatkan adanya korban meninggal. Sesuai dengan Pasal 359 KUHP yang berbunyi "*barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya)*

---

<sup>4</sup> Ruslan Buhari, 2010, *Kemhub Kirimkan Tim Evaluasi Perjalanan KA Logawa*, <http://www.antarane.ws.com/berita/1277815845/kemhub-kirimkan-tim-evaluasi-perjalanan-ka-logawa> (diakses pada tanggal 19 April 2012)

<sup>5</sup> PT.KAI, 2011, *Jumlah Kecelakaan Kereta Api*, [http://perkeretaapian.dephub.go.id/index.php?option=com\\_content&view=article&id=61&Itemid=62](http://perkeretaapian.dephub.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=61&Itemid=62) (diakses pada tanggal 7 Maret 2012)

menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.” Dengan dikenakan pasal ini maka pelaku kejahatan tersebut adalah seseorang yang melakukan tindak pidana. Contoh kasus yang diberikan lebih menitik beratkan kepada kecelakaan kereta api atas kesalahan dari masinis atau pun dari petugas yang lain. Pada Undang-undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ini juga dapat dikatakan sebagai undang-undang yang tidak jelas. Ketidakjelasannya terletak pada penjelasan dari beberapa pasal dalam undang-undang tersebut tidak dicantumkan, sehingga orang yang membaca dan bahkan pihak-pihak yang bersangkutan dengan aturan yang dinyatakan dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 ini juga terhindar dari jeratan hukum atau tidak dapat dimintai pertanggungjawaban. Salah satu contohnya pada Pasal 189 yang menyatakan tentang standar kelayakan operasi perkeretaapian yang dapat mengakibatkan kecelakaan kereta api ini dalam penjelasan pasal tersebut ternyata hanya disebutkan pihak yang harus bertanggungjawab, namun tidak dijelaskan bagaimana standar kelayakan yang memang benar dan harus diterapkan dalam perkeretaapian.

Selama ini pada kecelakaan kereta api yang bertanggungjawab secara pidana adalah petugas kereta api yang memang terbukti secara langsung melakukan tindak pidana sesuai dengan penyelidikan yang dilakukan oleh penyidik. Namun penyidik tidak melakukan penyelidikan oleh badan yang mengelola.

Tujuan dilakukannya penyelidikan di badan pengelola tersebut agar kecelakaan kereta api tidak terulang kembali. Penyelidikan yang

bersangkutan tentang kecelakaan kereta api yang dilakukan di badan pengelola ini sangat berbeda dengan badan pengelola yang lain, karena badan pengelola kereta api ini hanya PT.KAI yang mengelola perjalanan kereta api yang dijalankan di Indonesia (kecuali KRL Jabotabek).

Dengan diadakannya penyelidikan di badan usaha yang mengelola dan menyelenggarakan sarana perkeretaapian disini adalah PT.KAI juga akan membenahi dalam segi kenyamanan, keamanan dan keselamatan dari penumpang yang berada didalam kereta api. Pembenahan inilah yang ditunggu-tunggu oleh calon penumpang saat ini, karena tidak adanya perubahan fasilitas yang diberikan kepada calon penumpang di dalam kereta api.

Bahwa badan usaha pengelola dan penyelenggara sarana perkeretaapian ini terbukti bersalah karena pembagian waktu kerja kepada masinis tidak merata, sehingga waktu kerja dan waktu istirahat tidak sesuai dengan ketentuannya. Selain itu masinis yang akan melaksanakan tugas tidak dilakukan pemeriksaan keadaan kesehatan masinis yang akan menjalankan kereta api. Hal ini sangat membahayakan keselamatan dari penumpang. Orang lain tidak akan mengetahui apabila masinis tersebut yang akan menjalankan tugas mengalami gangguan kesehatan, sehingga mengganggu dalam melaksanakan tugas untuk menjalankan kereta api. Selain itu apabila terjadi bahwa masinis tidak dapat melanjutkan tugasnya karena gangguan kesehatan apakah asisten masinis dapat menggantikan tugas dari masinis dan disetiap stasiun tidak adanya masinis pengganti apabila masinis mengalami gangguan kesehatan di tengah-tengah perjalanan. Dan tidak semua stasiun

mempunyai rumah dinas untuk tempat istirahat para misinis atau petugas kereta api yang lain apabila dalam ditengah-tengah menjalankan tugas mengalami gangguan kesehatan atau hal yang lain.

## **B. Rumusan Masalah**

Agar permasalahan yang akan dikaji tidak mengalami perluasan makna dan supaya penelitian yang dilaksanakan lebih mendalam maka diperlukan suatu pembatasan atau ruang lingkup masalah. Untuk mempermudah sebuah penelitian yang baik, maka diperlukan suatu susunan perumusan masalah secara teratur dan sistematis yang merupakan pembatasan dari masalah yang akan dikaji.

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka penulis merumuskan adanya suatu masalah dalam pengkajian sebagai berikut :

- a. Bagaimana pertanggungjawaban pidana PT.KAI jika terjadi kecelakaan kereta api?
- b. Bagaimana penentuan pihak yang bertanggungjawab dalam PT.KAI jika terjadi kecelakaan kereta api?

## **C. Tujuan Penulisan**

Suatu kegiatan yang khususnya penelitian harus mempunyai tujuan yang akan membantu lembaga yang terkait dengan masyarakat. Tujuan dari penelitian diharapkan dapat membantu untuk mengembangkan ilmu dan untuk membantu memecahkan masalah yang terkait dengan penelitian ini.

1. Untuk mengetahui dan menganalisa pertanggungjawaban pidana PT.KAI jika terjadi kecelakaan kereta api.

2. Untuk mengidentifikasi dan menganalisa pihak yang bertanggungjawab pidana dalam PT.KAI jika terjadi kecelakaan kereta api.

#### **D. Manfaat Penulisan**

##### **1. Secara Teoritis**

Manfaat yang ditujukan dalam pemberian sumbangan pikiran dalam ilmu pengetahuan hukum pidana khususnya dalam menganalisis pihak yang bertanggungjawab terhadap kecelakaan kereta api.

##### **2. Secara Praktis**

###### **a. Bagi pihak PT.KAI**

Penelitian ini sebagai bahan dalam rangka memperbaiki pelayanan terhadap masyarakat serta meningkatkan kualitas pegawai yang berhubungan secara langsung terhadap keselamatan penumpang.

###### **b. Bagi Masyarakat**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran terhadap masyarakat tentang pertanggungjawaban pidana PT.KAI apabila terjadi kecelakaan kereta api.

###### **c. Bagi pihak penulis**

Untuk menambah wawasan penulis mengenai tanggungjawab secara luas dari PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan kereta api.

## E. Sistematika Penulisan

### BAB I : PENDAHULUAN

Berisi tentang Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

### BAB II: KAJIAN PUSTAKA

Berisi teori-teori ilmiah yang terkait dengan masalah pertanggungjawaban pidana, kejahatan dan pelanggaran, pertanggungjawaban korporasi, dan dari perkaraapiaan sendiri.

### BAB III: METODE PENELITIAN

Berisi tentang pelaksanaan penelitian, mulai dari Metode Pendekatan Penelitian, Jenis dan Sumber Bahan Hukum Penelitian, Teknik Pengumpulan Bahan Hukum, dan Teknik Analisis Bahan Hukum.

### BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang analisis terhadap pertanggungjawaban pidana pada PT.KAI jika terjadi kecelakaan kereta api dan penentuan pihak yang bertanggungjawab dalam PT.KAI jika terjadi kecelakaan

### BAB V: PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian. Kesimpulan merupakan ringkasan jawaban dari rumusan masalah yang telah dijabarkan dalam pembahasan. Saran

berisi harapan-harapan mengenai hasil tinjauan ke arah yang lebih baik.





## BAB II

### TINJUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Pidana

##### 1. Kemampuan bertanggung jawab

Dalam pertanggungjawaban pidana terdapat syarat bahwa seseorang dapat dipidana. Menurut Simons bahwa “Kemampuan bertanggung jawab dapat diartikan sebagai suatu keadaan psikis sedemikian, yang membenarkan adanya penerapan suatu upaya pemidanaan, baik dilihat dari sudut umum maupun dari orangnya”<sup>6</sup>. Simons mengatakan bahwa seseorang mampu bertanggung jawab jika jiwanya sehat, yaitu apabila :

1. Ia mampu mengetahui atau menyadari bahwa perbuatannya bertentangan dengan hukum.
2. Ia dapat menentukan kehendaknya sesuai dengan kesadarannya tersebut.

Selain itu Van Hamel juga memberikan pendapat tentang pertanggungjawaban, yaitu seseorang yang bertanggung jawab yang dapat dipertanggungjawabkan adalah orang yang dapat mempertahankan dengan cara yang patut<sup>7</sup>. Van Hamel juga mengadakan syarat untuk mampu bertanggung jawab<sup>8</sup>, yaitu :

<sup>6</sup> Sudarto, *Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990 Hal. 93

<sup>7</sup> *Ibid.* Hal. 93

<sup>8</sup> Bambang Poernomo, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1985 Hal. 144

1. Bahwa orang itu mampu untuk menginsyafkan arti perbuatannya dalam hal makna dan akibat sungguh-sungguh dari perbuatannya sendiri.
2. Bahwa orang mampu menginsyafi perbuatannya itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat.
3. Bahwa orang itu mampu menentukan kehendaknya terhadap perbuatannya itu.

Adapun Memorie van Toelichting (memori penjelasan) secara negatif menyebutkan mengenai pengertian kemampuan bertanggungjawab itu<sup>9</sup>, antara lain :

1. Dalam hal ia tidak ada kebebasan untuk memilih antara berbuat dan tidak berbuat mengenai apa yang dilarang atau diperintahkan oleh Undang-undang.
2. Dalam hal ia ada dalam suatu keadaan yang sedemikian rupa sehingga tidak dapat menginsyafi bahwa perbuatannya itu bertentangan dengan hukum dan tidak dapat menentukan akibat perbuatannya.

Definisi-definisi tersebut memang memiliki manfaat, namun untuk setiap kejadian yang kongkret dalam praktek peradilan menilai jiwa seorang terdakwa dengan ukuran-ukuran tertentu.

Sebagai dasar seseorang dapat dikatakan memiliki jiwa yang normal dan mampu bertanggungjawab pasti mampu menilai suatu perbuatan

---

<sup>9</sup> Sudarto, *Op.Cit.* Hal. 94

yang dilarang atau yang sudah dirumuskan dalam undang-undang dan berbuat sesuai dengan hal-hal yang dipikirkan.

Inti mengenai kemampuan bertanggungjawab berupa keadaan jiwa atau batin seseorang yang sehat pada waktu melakukan perbuatan pidana. Disamping itu kemampuan bertanggungjawab meliputi tiga hal<sup>10</sup>, yaitu :

1. Tentang keadaan jiwa atau batin
2. Tentang keadaan jiwa atau batin seseorang yang terlampau muda sehingga konstitusi psyche-nya belum matang
3. Tentang keadaan jiwa atau batin yang organ batinnya baik akan tetapi fungsinya mendapat gangguan sehingga tidak dapat bekerja sebagaimana mestinya.

Seorang terdakwa pada dasarnya dianggap mampu bertanggungjawab. Dalam KUHP tidak dijelaskan seseorang kapan mampu bertanggungjawab, namun dalam KUHP Pasal 44 yang berbunyi *“Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam tubuhnya atau terganggu jiwanya karena penyakit, tidak dipidana”*.

Dalam isi dari pasal tersebut tidak dijelaskan maksud dari tidak mampu bertanggungjawab, namun didalam isi dari Pasal 44 KUHP dimuat alasan seseorang yang tidak mampu bertanggungjawab atas perbuatan yang dilakukannya.

---

<sup>10</sup> *Ibid.* Hal. 142

Dalam Pasal 44 KUHP dapat diuraikan menjadi dua hal<sup>11</sup>, yaitu :

1. Penentuan bagaimana keadaan jiwa sipembuat.

Persaksian (konstataasi) keadaan pribadi sipembuat yang berupa keadaan akal atau jiwa yang cacat pertumbuhannya atau terganggu karena penyakit, yang dilakukan oleh seorang dokter penyakit jiwa.

2. Adanya penentuan hubungan kasual antara keadaan jiwa sipembuat dengan perbuatannya.

Adapun yang menetapkan adanya hubungan kasual antara keadaan jiwa yang demikian itu dengan perbuatan tersangka adalah hakim. Hakim yang hanya dapat menilai apakah tersangka dapat bertanggungjawab atau tidaknya.

Dari kedua hal tersebut dapat dikatakan bahwa sistem yang dipakai oleh KUHP dalam menentukan pertanggungjawaban adalah secara deskriptif normatif.

Deskriptif karena keadaan jiwa itu digambarkan dokter atau ahli psikiater dan normatif karena hakim yang dapat menentukan dari hasil yang sudah diperiksa sehingga dapat menyimpulkan mampu atau tidaknya seorang tersangka untuk bertanggungjawab atas perbuatannya tersebut.

## 2. Asas Geen Straf Zonder Schuld

Pemisahan antara tindak pidana dengan pertanggungjawaban pidana, tindak pidana belum tentu diikuti dengan ppidanaan.

<sup>11</sup> Sudarto, *Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990 Hal. 95

Pemidanaan dapat dilakukan apabila seseorang yang melakukan tindak pidana dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana<sup>12</sup>. Sebaliknya apabila seseorang yang melakukan tindak pidana tidak dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana, walaupun orang itu telah melakukan perbuatan yang telah dirumuskan didalam undang-undang sebagai tindak pidana.

Adanya tindak pidana didasarkan pada asas legalitas didalam KUHP dirumuskan dalam Pasal 1 ayat (1). Sedangkan adanya pertanggungjawaban dalam hukum pidana didasarkan pada asas *geen straf zonder schuld*. Asas ini tidak dirumuskan dalam KUHP, namun telah berkembang dan diakui dalam prakteknya.

Pada masa sekarang di Indonesia pada asas ini dapat dijumpai dalam Pasal 6 ayat (2) Undanag-undang Pokok Kekuasaan Kehakiman sebagai berikut : *“Tiada seorang pun yang dapat dijatuhkan pidana, kecuali apabila pengadilan, karena alat pembuktian yang sah menurut undang-undang, mendapat keyakinan, bahwa seorang yang dianggap dapat bertanggung jawab, telah bersalah atas perbuatan yang dituduh atas dirinya.”*

Banyak para tokoh yang mengakui asas *geen straf zonder schuld* sejalan dengan pertumbuhan hukum pidana, yang semula menitikberatkan pada perbuatan orang beserta akibatnya, kemudian berpijak pada orang yang melakukan tindak pidana, tanpa meninggalkan sama sekali sifat dari *tatstrafrecht*. Dengan demikian hukum pidana yang

<sup>12</sup> Masruchin Ruba'i, *Asas-Asas Hukum Pidana*, UM Press, Malang, 2001 Hal. 40

ada pada sekarang ini dapat disebut sebagai *tat-taterstrafrecht*, adalah hukum pidana yang berpijak baik pada perbuatan maupun pada orangnya. Hukum pidana pada sekarang ini dapat pula disebut sebagai *Schuld Strafrecht* artinya bahwa untuk penjatuhan pidana disyaratkan adanya pertanggungjawaban pidana pada diri pelaku<sup>13</sup>. Dengan kata lain orang tidak mungkin dipertanggungjawabkan (dijatuhi pidana) kalau dia tidak melakukan perbuatan pidana, namun meskipun melakukan perbuatan pidana tidak selalu orang yang berbuat pidana dapat dipidana<sup>14</sup>.

### 3. Tidak mampu bertanggungjawab untuk sebagian

Dalam prakteknya ada beberapa jenis dari penyakit jiwa hingga penderitaan bisa disebut dengan tidak mapu bertanggung jawab sebagian (*gedeel telijke ontoerekeningsvatbaarheid*). Jenis-jenis dari tidak mampu bertanggungjawab ini adalah *kleptomanie*, *pyromanie*, *claustrophobie* dan penyakit yang berupa perasaan senantiasa dikejar-kejar<sup>15</sup>.

Dalam keadaan tersebut, seseorang yang melakukan tindak pidana tidak dapat dipidana yang berhubungan dengan penyakitnya. Namun seseorang tersebut harus bertanggungjawab apabila perbuatan yang dilakukan tidak berhubungan dengan penyakitnya. Dengan kata lain perbuatan-perbuatan yang tidak ada hubungan dengan penyakit tetap dianggap sebagai sebagai mampu bertanggungjawab secara penuh.

<sup>13</sup> *Ibid.* Hal. 41

<sup>14</sup> Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002 Hal. 155

<sup>15</sup> Sudarto, *Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990 Hal. 96

#### 4. Batas mampu dan tidak mampu bertanggungjawab

Dalam menentukan batas dari mampu dan tidak mampu bertanggung menimbulkan pertanyaan yaitu bagaimana apabila adanya suatu keragu-raguan tentang menentukan seseorang dapat bertanggungjawab atau tidaknya. Dalam hal ini ada dua pendapat<sup>16</sup>, yaitu

:

a. Terdakwa tetap dapat dipidana

Kemampuan bertanggungjawab adalah dianggap ada selama tidak dibuktikan.

b. Terdakwa tidak dapat dipidana

Dalam hal keragu-raguan harus diambil keputusan yang menguntungkan tersangka<sup>17</sup>.

#### B. Tinjauan Umum Tentang Kejahatan Dan Pelanggaran Dalam Hukum Pidana

KUHP membedakan tindak pidana menjadi tindak kejahatan dan tindak pidana pelanggaran. Tindak pidana kejahatan dirumuskan dalam buku kedua KUHP dan tindak pidana pelanggaran dirumuskan dalam buku ketiga KUHP.

Dalam ilmu pengetahuan hukum pidana membedakan tindak pidana kejahatan dan tindak pidana pelanggaran yaitu yang bersifat kualitatif dan yang bersifat kuantitatif<sup>18</sup>. Bagi para penganut yang bersifat kualitatif kejahatannya bersifat *recht delict* dan tindak pidana pelanggaran bersifat *wet delict*.

<sup>16</sup> *Ibid.* Hal. 100

<sup>17</sup> *Ibid.* Hal. 101

<sup>18</sup> Moeljatno, *Op.Cit* Hal. 72

Pertanggungjawaban pidana memiliki perbedaan dengan perbuatan pidana yang hanya menunjukkan pada apa saja yang dilarang dan diancam dengan hukuman pidana, tergantung dari perbuatan yang telah diperbuat yang mengandung unsur kesalahan. Tindak pidana yang dilakukan dapat dijatuhi dengan hukuman pidana dengan syarat penindak harus mampu bertanggungjawab.

Bagi penganut pandangan yang bersifat kuantitatif melihat kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dengan tindak pidana pelanggaran dari segi kriminologi, yaitu tindak pidana kejahatan lebih berat jika dibandingkan dengan tindak pidana pelanggaran<sup>19</sup>. Dasar perbedaan ini memiliki titik lemah karena tidak menjamin bahwa seluruh kejahatan dalam buku II itu bersifat demikian atau seluruh pelanggaran dalam buku III mengandung sifat terlarang karena dimuat dalam undang-undang.

Yang termasuk pelanggaran pada dasarnya sudah merupakan sifat tercela dan patut dipidana sebelum dimuat dalam undang-undang. Sebaliknya, ada kejahatan yang dinilai menjadi serius dan mempunyai sifat terlarang setelah dimuat dalam undang-undang<sup>20</sup>.

Selain dari sifat umum bahwa ancaman pidana bagi kejahatan lebih berat dari pada pelanggaran, maka dapat dikatakan bahwa<sup>21</sup> :

- a. Pidana penjara hanya diancam pada kejahatan saja.
- b. Jika menghendaki kejahatan maka bentuk kesalahan (kesengajaan atau kealpaan) yang diperlukan disitu, harus dibuktikan oleh jaksa, sedangkan jika menghadapi pelanggaran

<sup>19</sup> *Ibid.* Hal 72

<sup>20</sup> Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002 Hal. 123

<sup>21</sup> Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002 Hal. 73



hal itu tidak usah. Berhubung dengan itu kejahatan dibedakan pula dalam kejahatan *dolus* dan *culpa*

- c. Percobaan untuk melakukan pelanggaran tidak dapat dipidana (Pasal 54). Juga pembantuan pada pelanggaran tidak dipidana.
- d. Tenggang waktu baik untuk hak menentukan maupun hak perjalanan pidana bagi pelanggaran adalah lebih pendek daripada kejahatan tersebut masing-masing adalah satu tahun dan dua tahun.
- e. Dalam hal perbarengan (*Concorcus*) para pemidanaan berbeda untuk pelanggaran dan kejahatan. Kumulasi pidana yang ringan lebih mudah dari pidana berat (Pasal 65-70).

## C. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Korporasi

### 1. Korporasi Sebagai Subjek Hukum

Korporasi pada awalnya dikenal dalam hukum perdata, namun sesuai dengan perkembangan waktu korporasi menjadi subjek hukum dalam hukum pidana. Pengertian dari subjek hukum itu sendiri adalah manusia dan segala sesuatu yang berdasarkan tuntutan kebutuhan masyarakat yang oleh hukum diakui sebagai pendukung hak dan kewajiban<sup>22</sup>. Dalam pengertian yang kedua untuk subjek hukum adalah badan hukum.

Perkembangan masyarakat yang moderen ini mengakibatkan berkembangnya pengertian dari subjek hukum juga mencakup dengan badan hukum. Dengan kebutuhan manusia yang menuntut seseorang

<sup>22</sup> Setiyono, *Kejahatan Korporasi*, Bayumedia Publishing, Malang, 2009 Hal. 2

untuk mendirikan suatu usaha secara bersama-sama dengan beberapa orang agar terkumpul modal yang lebih banyak untuk menghasilkan usaha yang lebih besar dan mendapatkan keuntungan yang besar pula. Namun disisi lain apabila terjadi suatu kerugian yang akan timbul dalam suatu usaha, dengan cara bersama-sama ini akan membagi kerugian yang timbul.

Tidak lain halnya dengan badan hukum, dari lahirnya badan hukum itu dapat diartikan bahwa suatu badan usaha yang lahir dari hukum. Dengan menunjukkan bahwa usaha tersebut lahir dari hukum yang diberi status sebagai subjek hukum. Badan yang dilahirkan dari hukum ini tidak lain dengan badan yang tidak dilahirkan dari hukum, namun hal yang membedakan adalah badan ini dianggap beda menjalankan segala tindakan hukum dengan harta kekayaan yang timbul dari perbuatan itu. Harta kekayaan ini dimaksudkan adalah harta kekayaan dari badan tersebut, walaupun badan tersebut memiliki beberapa anggota yang didalamnya memiliki harta kekayaan masing-masing. Dengan kata lain korporasi bukan seorang pribadi, meskipun dalam kenyataannya korporasi bisa mengadakan kegiatan sebagai seorang pribadi<sup>23</sup>.

Badan hukum ini adalah karena ingin bekerjasama untuk memperoleh keuntungan dan membagi resiko jika sewaktu-waktu timbul kerugian. Selain itu untuk menunjukkan siapa yang harus bertanggungjawab atas suatu kesalahan yang timbul dalam badan

<sup>23</sup> Sahetapy, *Kejahatan Korporasi*, Rafika Aditama, Bandung, 2002 Hal. 32

hukum. Secara yuridis untuk menunjukkan siapa yang harus bertanggungjawab cukup dengan menunjuk badan tersebut yang harus bertanggungjawab sebagai subjek hukum.

## 2. Kejahatan Korporasi

Kejahatan korporasi adalah kejahatan yang bersifat organisatoris, yaitu sesuatu kejahatan yang terjadi dalam konteks hubungan-hubungan yang kompleks dan berkaitan dengan harapan-harapan diantara dewan Direksi, eksekutif dan manajer di satu sisi dan diantara kantor-kantor pusat, bagian-bagian dan cabang-cabang disisi lain<sup>24</sup>.

Dengan perkembangan masyarakat ini yang membuat kejahatan yang berkaitan dengan korporasi sangat beragam. Keragaman kejahatan ini yang membuat banyak istilah dari kejahatan yang berkaitan dengan korporasi juga semakin beragam. Kedepan agar tidak terjadi penyalah artian terhadap istilah ini, maka disini akan dibedakan antara *crimes for coporation*, *crime againts corporation* dan *criminal corporition*.

*Crime for Corporation* adalah kejahatan korporasi yang dilakukan untuk kepentingan korporasi dan bukan untuk pegawai<sup>25</sup>. *Crime againts corporation* adalah kejahatan yang dilakukan oleh para karyawan yang dilakukan oleh para karyawan atau pekerja terhadap korporasi, misalnya penggelapan dana perusahaan oleh pejabat atau

<sup>24</sup> Setiyono, *Op.Cit* Hal. 40

<sup>25</sup> Setiyono, *Kejahatan Korporasi*, Bayumedia Publishing, Malang, 2009 Hal. 21

karyawan yang berada di dalam korporasi tersebut<sup>26</sup>. *Criminal corporation* adalah korporasi yang sengaja dibentuk dan dikendalikan untuk melakukan kejahatan<sup>27</sup>. Dengan kata lain *Criminal corporation* pelaku kejahatan dari luar korporasi, atau menggunakan korporasi hanya digunakan sebagai sarana untuk menjalankan kejahatan yang dilakukan. Hal yang membedakan dari ketiga macam kejahatan ini adalah berkaitan dengan pelaku dan hasil dari kejahatan tersebut.

Dengan adanya penjelasan dari perbedaan kejahatan yang dilakukan korporasi diharapkan dapat memperjelas dari batas-batas kejahatan korporasi. Batas-batas dari kejahatan korporasi ini adalah :

a. ***White Collar Crime***

Kejahatan korporasi dapat diartikan bahwa suatu kejahatan yang dilakukan oleh badan hukum yang dapat dikenai saksi. Bagi para ahli hukum mengatakan bahwa korporasi ini merupakan salah satu bentuk dari *White Collar Crime*<sup>28</sup>. Dapat dikatakan salah satu bentuk dari *white collar crime* karena dari *white collar crime* merupakan pelanggaran yang dibuat oleh orang yang memiliki kelas ekonomi keatas<sup>29</sup>. Dengan kata lain kejahatan yang dilakukan orang yang mempunyai jabatan didalam perusahaan. Kejahatan yang dilakukan tidak seperti kejahatan yang biasa orang lakukan. Di dalam *white collar*

---

<sup>26</sup> *Ibid.* Hal. 21

<sup>27</sup> *Ibid*

<sup>28</sup> Mahrus Ali, *Kejahatan Korporasi*, Arti Bumi Intara, Yogyakarta, 2008 Hal. 17

<sup>29</sup> Mardjono Reksodiputro, *Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya*, Pidato Dies Natalis Ke-47 Perguruan Tinggi Ilmu Kepolisian Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, 17 Juni 1993 Hal. 7

*crime* dapat diambil dua elemen penting, yaitu yang pertama adalah status pelaku tindak pidana yang dilakukan oleh orang-orang yang memiliki tingkat ekonomi yang tinggi dan jabatan dalam perusahaan. Sedangkan yang kedua adalah kaitannya dengan karakter atau jabatan yaitu dilakukan oleh orang-orang yang mempunyai jabatan yang strategis dalam suatu perusahaan.

Terdapat dua jenis dari *white collar crime* yaitu kejahatan korporasi dengan kejahatan okupasi. kejahatan yang dilakukan melanggar hukum korporasi dan mengatas namakan badan hukum itu disebut sebagai kejahatan korporasi, namun apabila petindak memperoleh keuntungan pribadi seperti penggelapan dana badan hukum itu yang disebut sebagai kejahatan okupasi<sup>30</sup>.

#### **b. Kejahatan Jabatan (*Occupational Crimes*)**

Diatas sudah dijelaskan tentang elemen yang terkandung didalam *white Collar Crime* yaitu, status pelaku tindak pidana dan karakter jabatan tertentu. Untuk elemen yang pertama tentang pelaku tindak pidana yaitu, pelaku yang biasanya lebih dari satu orang pejabat ini tidak sama dengan kejahatan yang teroganisasi. Dari bentuk kejahatannya saja dapat diuraikan bahwa kejahatan ini tidak selalu berhubungan dengan jabatan dalam suatu perusahaan. Namun bisa terjadi pelaku kejahatan mempunyai hubungan khusus terhadap orang-orang yang mempunyai jabatan dalam suatu perusahaan. Disamping itu,

---

<sup>30</sup> Mahrus Ali, *Op.Cit* Hal. 22

keuntungan yang dihasilkan dari kejahatan ini diperuntukkan individu-individu bukan untuk kepentingan bersama atau korporasi<sup>31</sup>.

Elemen yang kedua karakter jabatan tertentu dari pelaku tindak pidana. Kejahatan ini dilakukan pada ruang lingkup dari jabatan yang dimiliki oleh pelaku. Jabatan ini antara lain pelanggaran hukum yang diperbuat oleh pengusaha, polisi, dokter dan para pekerja yang memiliki jabatan dalam instansi atau lembaga negara. Hal ini berbeda dengan kejahatan profesi (*Professional Crime*) yang dilakukan oleh pelaku yang berprofesi tertentu. Profesi ini misalnya dokter, pengacara dan dosen.

### c. Kejahatan yang Diorganisir

Pengertian dari organisasi dalam konteks pembicaraan kejahatan yang diorganisir ini adalah kelompok orang yang sengaja dibentuk untuk melakukan kejahatan. Organisasi ini hanya merupakan bagian dari suatu kesatuan yang lebih besar dalam lingkungan penjahat. Dengan demikian sifat illegal dari organisasi tersebut merupakan ciri yang menonjol dalam kejahatan yang diorganisir.

Nilai-nilai, norma, sikap, sebab, kepercayaan yang dijalin bersama oleh jaringan di antara anggota dari organisasi, membentuk budaya dan kebiasaan kriminal yang sekarang

<sup>31</sup> Setiyono, *Kejahatan Korporasi*, Bayumedia Publishing, Malang, 2009 Hal. 37

sudah biasa untuk dinamakan *subkultur kriminal* atau kebudayaan khusus kriminal<sup>32</sup>.

Kebudayaan ini yang menjadikan dalam suatu organisasi kriminal tidak diketahui oleh orang banyak, hanya diketahui orang-orang yang menjadi anggota organisasi. Kebiasaan ini bisa berupa perilaku dan dialog dalam berbicara untuk menerangkan sesuatu keadaan, kegiatan, peranan, alat dan ide untuk melakukan kejahatan dengan rapi dan trampil.

Dengan melihat ciri yang menonjol dari kejahatan ini, yaitu bahwa organisasi kriminal ini terbentuk secara informal, maka kejahatan yang dilakukan badan hukum atau korporasi itu tidak termasuk dalam kejahatan yang diorganisir<sup>33</sup>. Hal ini disebabkan suatu badan hukum itu adalah kesatuan yang lahir dengan sah dan formal.

Meskipun berbeda antara kejahatan yang terorganisir ini dengan kejahatan yang dilakukan oleh badan hukum atau korporasi, namun dari keduanya memiliki hubungan yang erat. Tidak menutup kemungkinan dari organisasi kriminal juga melibatkan badan hukum untuk melakukan kejahatan. Contohnya organisasi kriminal menyerahkan atau menyimpan barang dari kejahatan di dalam badan hukum atau tindakan ini yang disebut sebagai penadahan.

<sup>32</sup> Mahrus Ali, *Kejahatan Korporasi*, Arti Bumi Intaran, Yogyakarta, 2008 Hal. 24

<sup>33</sup> *Ibid.* Hal. 25

Dengan melihat perbedaan antara kejahatan korporasi dengan kejahatan yang lain ini diharapkan tidak terjadi dalam penafsiran tindak kejahatan yang terjadi di masyarakat. dengan adanya ciri-ciri dari kejahatan korporasi, adalah<sup>34</sup> :

1. Kejahatan tersebut sulit dilihat (*Low Visibility*), karena biasanya tertutup dengan kegiatan atau pekerjaan yang normal terjadi dan rutin dilakukan, melibatkan keahlian profesional dan sistem organisasi yang kompleks.
2. Kejahatan tersebut sangat kompleks (*Complexity*) karena selalu berkaitan dengan kebohongan, penipuan dan pencurian serta sering terjadi yang berkaitan dengan hal-hal yang ilmiah, teknologis, finansial, legal, terorganisasikan dan melibatkan banyak orang serta berjalan dari tahun ke tahun.
3. Terjadinya penyebaran tanggungjawab (*Diffusion of Responsibility*) yang semakin luas akibat kompleksitas organisasi.
4. Penyebaran korban yang sangat luas (*Diffusion of victimization*) seperti polusi dan penipuan.
5. Hambatan dalam pendeteksian dan penuntutan (*detection and Prosecution*) sebagai akibat profesionalisme yang tidak seimbang antara aparat penegak hukum dengan pelaku kejahatan.

<sup>34</sup> Mahrus Ali, *Op. Cit.* Hal. 25



6. Peraturan yang tidak jelas (*Ambiguitas Law*) yang sering menimbulkan kerugian dalam penegakkan hukum.
7. Sikap mendua status pelaku tindak pidana. Harus diakui bahwa pelaku tindak pidana umumnya tidak melanggar peraturan perundang-undangan, namun memang perbuatan tersebut ilegal.

### 3. Pertanggungjawaban Pidana pada Korporasi

Pada dasarnya pertanggungjawaban dalam hukum pidana selalu dikaitkan dengan orang yang memang melakukan kesalahan dari perumusan perundang-undangan yang sesuai dengan Asas *tiada pidana tanpa kesalahan*. Pertanggungjawaban pidana dimintakan terhadap orang yang nyata-nyata melakukan kesalahan atau melakukan tindak pidana.

Dalam korporasi, tindak pidana yang dilakukan masih dominan produk badan peradilan yang meminta pertanggungjawaban hanya pada pengurusnya<sup>35</sup>.

Menurut Oemar Seno Adjie yang membicarakan korporasi dan pada Pasal 59 KUHP hampir selalu dijadikan rujukan dan sebagai dasar alasan-alasan tentang pertanggungjawaban korporasi. Dengan adanya penjelasan Pasal 59, tindak pidana hanya dapat dilakukan oleh seseorang. Namun menurut pidana ekonomi mulai meninggalkan dari penjelasan dari Pasal 59 KUHP. Pasal 59 KUHP yang berbunyi “*Dalam melakukan menentukan hukuman karena pelanggaran*

<sup>35</sup> Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002 Hal. 49

*terhadap pengurus anggota salah satu pengurus atau komisaris, maka hukuman tidak dijatuhkan atas pengurus atau komisaris, jika nyata bahwa pelanggaran itu telah terjadi diluar tanggungan.”*

Menurut Soesulo, ketentuan pasal ini hanya berlaku pada pelanggaran, contohnya dalam Pasal 520 KUHP (tindak pidana pelanggaran yang berhubungan dengan kepailitan), dan tidak berlaku bagi pelanggaran diluar pasal ini.

Dalam pertanggungjawaban pada korporasi terdapat asas-asas yang dapat diterapkan, yaitu :

**a. Asas Strict Liability**

Perkembangan hukum pidana pada masa sekarang ini dalam hal-hal tertentu asas *geen straf zonder schuld* diadakan penyimpangan. Penyimpangan demikian terjadi apabila bagi suatu tindak pidana tertentu dinyatakan berlaku asas *strict liability*. Asas *strict liability* adalah suatu ungkapan yang menunjukkan kepada suatu perbuatan pidana dengan tidak mensyaratkan kesalahan terhadap satu atau lebih unsur dari *actus reus*<sup>36</sup>. Pemidanaannya tidak memperhatikan adanya kesalahan petindak, petindak dianggap mutlak dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan<sup>37</sup>.

Menurut doktrin *strict liability*, seseorang sudah dapat

<sup>36</sup> Mahrus Ali, *Kejahatan Korporasi*, Arti Bumi Intara, 2008, Yogyakarta Hal. 53

<sup>37</sup> I Dewa Made Suartha, *Perkembangan Sistem Pertanggungjawaban Pidana Dan Relevansinya Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, Skripsi tidak diterbitkan, Denpasar, Fakultas Hukum Universitas Udayana Hal. 68

dipertanggungjawabkan untuk tindak pidana tertentu walaupun pada diri orang itu tidak ada kesalahan (*mens rea*)<sup>38</sup>.

Ada beberapa yang dapat dikemukakan untuk memperlakukan asas *strict liability*<sup>39</sup>:

1. Essensial untuk menjamin, bahwa peraturan hukum yang penting tertentu demi kesejahteraan masyarakat yang harus ditaati
2. Pembuktian *mens rea* (sikap batin pembuat) terhadap delik-delik tertentu sangat sulit
3. Suatu tingkat tinggi “bahaya sosial” dapat membenarkan penafsiran suatu delik yang menyangkut *strict liability*

Menurut *Common Law*, *Strict Liability* berlaku terhadap tiga macam delik<sup>40</sup> :

1. *Public nuisance* (gangguan terhadap ketertiban umum menghalangi jalan raya, mengeluarkan bau tidak enak).
2. *Criminal libel* (fitnah, pencermaran nama).
3. *Contempt of court* (pelanggaran tata tertib pengadilan).

Namun dalam *strict liability* terdapat delik-delik yang diatur dalam undang-undang yang pada umumnya merupakan delik-delik terhadap kesejahteraan umum. Dotrin pertanggungjawaban

<sup>38</sup> Muladi, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group, 2010, Jakarta Hal.107

<sup>39</sup> *Ibid.* Hal. 108

<sup>40</sup> *Ibid.* Hal. 109

*strict liability* juga diatur dalam Konsep Rancangan KUHP 2004-2005 Pasal 38 ayat (1), yang berbunyi <sup>41</sup>:

“Bagi tindak pidana tertentu, undang-undang bisa menentukan bahwa seseorang bisa dipidana semata-mata karena telah dipenuhi unsur-unsur tindak pidana tersebut tanpa memperhatikan adanya kesalahan.”

Ketentuan pada ayat ini merupakan pengecualian dari asas tiada pidana tanpa kesalahan. Oleh karena itu, tidak berlaku bagi semua tindak pidana, namun hanya untuk tindak pidana yang sudah ditetapkan oleh undang-undang. Tindak pidana yang sudah ditentukan oleh undang-undang tersebut sudah dapat dipidana, karena sudah memenuhi unsur-unsur dari tindak pidana yang dilakukan.

#### **b. Asas Vicarious Liability**

Beberapa ahli hukum berpendapat *vicarious liability* adalah pengenaan pertanggungjawaban pidana terhadap seseorang yang berdasarkan atas perbuatan pidana yang dilakukan oleh orang lain atau berdasarkan atas kesalahan orang lain atau berkenaan dengan kedua belah pihak tersebut<sup>42</sup>. Dapat disimpulkan bahwa *vicarious liability* adalah pertanggungjawaban pidana pengganti atas perbuatan orang lain, karena ada hubungan suatu kedudukan yang masih dalam ruang lingkup pekerjaan.

<sup>41</sup> *Ibid.* Hal. 110

<sup>42</sup> I Dewa Made Suartha, *Op.Cit.* Hal.68

Pertanggungjawaban demikian misalnya terjadi dalam hal perbuatan yang dilakukan oleh orang lain itu adalah dalam ruang lingkup pekerjaan atau jabatan. Hal ini terbatas pada kasus-kasus yang menyangkut hubungan antara majikan dan buruh dalam satu bidang pekerjaan. Dengan demikian seorang yang tidak melakukan sendiri suatu tindak pidana dan tidak mempunyai kesalahan dalam arti yang biasa, maka masih dapat dipertanggungjawabkan.

*Vicarius Liability* berlaku hanya pada tindak pidana tertentu menurut hukum pidana inggris, hanya berlaku terhadap<sup>43</sup> :

1. Delik-delik yang mensyaratkan kualitas
2. Delik-delik yang mensyaratkan adanya hubungan antara buruh dan majikan.

Gregory L. Diskant mengungkapkan<sup>44</sup> :

- a. Undang-undang membatasi korporasi yang bertindak dapat menciptakan pertanggungjawaban pidana. Kecuali apabila pembentuk undang-undang menentukan undang-undang khusus secara langsung dengan teras terang pada kejahatan korporasi, kejahatan harus disyahkan, perbuatan atau tindakan secara serampang yang dilakukan oleh *high managerial agent*, yaitu orang yang bertanggungjawab

<sup>43</sup> Muladi, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group, 2010, Jakarta, 2010 Hal. 110

<sup>44</sup> Setiyono, *Kebijakan Formulasi Tentang Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Di Bidang Perlindungan Konsumen*, Disertasi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2011 Hal.62

bahwa perbuatannya dapat diasumsikan mewakili kebijakan korporasi.

- b. Sekalipun peraturan secara khusus langsung pada korporasi melakukan pencegahan-pencegahan dengan sungguh terhadap perbuatan melanggar hukum.

Adapula yang menyatakan pendapat tentang *Vicarius Liability* yaitu Cristina de Maglie yang berpendapat bahwa sehubungan dengan tindak pidana yang harus dilakukan oleh korporasi dan ketika seorang tersebut bertindak dalam ruang lingkup kepegawaian / pekerjaan<sup>45</sup>. Hal ini berarti bahwa korporasi melakukan tindak pidana dan hal tersebut berada dalam ruang lingkup pekerjaannya maka korporasi dapat dipertanggungjawaban dalam hukum pidana. Hal ini merupakan salah satu ciri dan syarat bahwa korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban dalam hukum pidana.

Doktrin pertanggungjawaban *Vicarious Liability* diatur dalam Konsep Rancangan KUHP 200-2005 Pasal 38 ayat (2), yang menyatakan :

“dalam hal ditentukan oleh undang-undang, setiap orang dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan oleh setiap orang lain”.

Penjelasan dalam Pasal 38 ayat (2) dinyatakan, ketentuan ayat ini merupakan pengecualian dari asas tiada pidana tanpa

---

<sup>45</sup> *Ibid.* Hal. 62

kesalahan. Pengecualian ini merupakan perluasan dan pedalaman asas regulatif dari yuridis moral, yaitu dalam hal-hal tertentu tanggungjawab seorang dipandang patut diperluas sampai kepada tindakan bawahnya yang melakukan pekerjaan atau perbuatan untuk atau dalam batas-batas perintahnya<sup>46</sup>. Meskipun seseorang dalam kenyataannya tidak melakukan tindak pidana, namun dalam rangka pertanggungjawaban pidana ia dipandang mempunyai kesalahan jika perbuatan orang lain yang berada dalam kedudukan yang sedemikian itu merupakan tindak pidana.

### c. Identification Liability

Teori identifikasi ini merupakan pembeda dari pertanggungjawaban yang dapat dikenai oleh korporasi. Secara singkatnya teori ini menjelaskan tentang pertanggungjawaban pidana, orang yang melakukan tindak pidana harus dapat diidentifikasi terlebih dahulu. Pertanggungjawaban pidana baru dapat dibebankan apabila korporasi tersebut benar-benar atau terbukti melakukan tindak pidana.

Menurut pandangan C.M.V Clarkson, perbuatan dan sikap batin seseorang senior dalam suatu struktur perusahaan atau korporasi diidentifikasi (dipersamakan) sebagai perbuatan

<sup>46</sup> Muladi, *Op.Cit* Hal. 111

dan sikap batin korporasi<sup>47</sup>. Tanggungjawab korporasi tersebut langsung. Langsung disini diartikan sebagai seseorang senior dalam korporasi tidak seolah-olah mewakili korporasi. Namun korporasi bertanggungjawab secara pidana terhadap tindak pidana yang dilakukan seorang senior di dalam korporasi sepanjang ia melakukan dalam lingkup kewenangan atau dalam urusan transaksi dari korporasi.

Secara sempit teori identifikasi hanya membebankan pertanggungjawaban pidana kepada pejabat karena pejabat yang menjadi otak atau pengambil keputusan atau kebijakan dalam korporasi, sehingga pejabat yang mengatur dan menentukan arah kegiatan korporasi yang akan dituju. Secara luas tidak hanya pejabat yang bersangkutan dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana atas kejahatan yang diperbuat, namun orang-orang yang berada dibawahnya juga dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana.

Kelemahan dari teori ini adalah bawa korporasi hanya akan bertanggungjawab apabila orang tersebut diidentifikasi dengan korporasi, yaitu dirinya sendiri yang secara individual bertanggungjawab karena memiliki *mens rea* untuk melakukan tindak pidana<sup>48</sup>.

<sup>47</sup> Setiyono, *Kebijakan Formulasi Tentang Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Di Bidang Perlindungan Konsumen*, Disertasi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2011 Hal.68

<sup>48</sup> *Ibid.* Hal. 70



Secara teori perbuatan yang dilakukan oleh beberapa orang yang menimbulkan kerugian dan jika unsur-unsur psikologis tersebut dikumpulkan akan menjadi *mens rea* kejahatan<sup>49</sup>. Dalam keadaan seperti ini, korporasi dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan orang tersebut.

#### 4. Pidanaan Terhadap Korporasi

Sehubungan dengan masalah pidana dan pidanaan terhadap korporasi, Sudarto menyatakan bahwa diterimanya korporasi sebagai subjek hukum tindak pidana, maka pidana yang diterapkan tetap akan mengingat sifat korporasi<sup>50</sup>.

Dalam korporasi sesuai yang dinyatakan oleh Arief yaitu bahwa pada asas dari korporasi bisa dipertanggungjawabkan sama dengan orang pribadi, namun ada beberapa pengecualian<sup>51</sup>, yaitu :

1. Dalam perkara-perkara yang menurut kodratnya tidak dapat dilakukan oleh korporasi, contohnya perkosaan, sumpah palsu.
2. Dalam perkara yang satu-satunya pidana yang dapat dikenakan pada korporasi, contohnya pidana penjara dan pidana mati.

Sesuai dengan motif-motif dari kejahatan yang dilakukan oleh korporasi, maka yang lebih tepat untuk dijadikan sebuah pidanaan adalah sanksi yang berupa ekonomis dan administratif. Sanksi yang

<sup>49</sup> *Ibid.* Hal. 71

<sup>50</sup> Setiyono, *Kejahatan Korporasi*, Bayumedia Publishing, Malang, 2009 Hal. 118

<sup>51</sup> *Ibid.* Hal. 119

dikenai pada korporasi ini sudah tercantum pada Pasal 7 ayat (1) mengenai hukuman tambahan dan Pasal 8 mengenai tindakan tata tertib yang diatur dalam UU Darurat No.7 Tahun 1955 tentang Pengusutan, Penuntutan, dan Peradilan Tindak Pidana Ekonomi.

Tujuan pemidanaan menurut rancangan KUHP yang sudah dijelaskan dikatakan bahwa tujuan pemidanaan yang bersifat integratif. Tujuan dari pemidaan ini sebenarnya adalah untuk menyelesaikan konflik yang timbul oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat<sup>52</sup>. Hal ini merupakan tujuan pemidanaan yang menitik beratkan pada perbuatan yang sedikit banyak jelas mengandung aspek pembalasan (retributif). Kemudian pemidanaan yang bertujuan untuk mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat, hal ini adalah tujuan pemidaan yang bersifat *preventif*. Selain itu pemidanaan yang bertujuan untuk memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan berguna dan pembinaan yang bertujuan untk membebaskan rasa bersalah pada terpidana adalah tujuan pemidanaan yang *reformatif* untuk memperbaiki atau meresosialisasi terpidana.

Dapat disimpulkan dari pendapat Anca Iulia Pop yang menyatakan bahwa saksi pidana terhadap korporasi sesuai dengan

---

<sup>52</sup> Setiyono, *Kebijakan Formulasi Tentang Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Di Bidang Perlindungan Konsumen*, Disertasi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2011 Hal.113

tujuan pidana untuk pembalasan, pencegahan dan rehabilitasi terpidana sekaligus<sup>53</sup>. Jadi tujuan pidana korporasi itu bersifat plural, yang mengintegrasikan dari berbagai tujuan pidana. Sehingga dapat dikatakan bahwa tujuan dari pidana korporasi harus terarah sesuai dengan tujuan pidana integratif<sup>54</sup>.

Penjelasan dari tujuan pidana yang bersifat integratif ini dapat diuraikan dari beberapa macam penjelasan<sup>55</sup>, yaitu :

1. Tujuan pidana sebagai upaya perlindungan masyarakat. perlindungan masyarakat merupakan tujuan yang utama dari semua tujuan pidana yang ada. Bila dikaitkan dengan pidana korporasi, misal diberikan alternatif sanksi berupa larangan untuk melakukan aktivitas-aktivitas tertentu sehingga korporasi tidak mampu lagi melakukan tindak pidana.
2. Tujuan pidana untuk memelihara solidaritas masyarakat. Pemeliharaan masyarakat sebagai tujuan pidana adalah penegakkan adat istiadat masyarakat dan mencegah balas dendam dari perseorangan. Bila dikaitkan dengan pidana korporasi, maka disamping tanggungjawab sosial korporasi yang memang sudah menjadi kewajiban dari korporasi, bentuk restitusi terhadap korban akan dapat memelihara solidaritas masyarakat.

---

<sup>53</sup> *Ibid.* Hal.113

<sup>54</sup> *Ibid.*

<sup>55</sup> *Ibid.*

3. Tujuan pemidanaan adalah pencegahan (umum dan khusus). Pencegahan khusus ditujukan agar seorang penjahat dapat dicegah melakukan suatu kejahatan dikemudian hari. Pencegahan umum ditujukan agar orang-orang lain tercegah untuk melakukan kejahatan. Hal ini apabila dikaitkan dengan tujuan pemidanaan korporasi, maka dengan dipidananya korporasi diharapkan agar korporasi itu sendiri tidak melakukan tindak pidana lagi dan korporasi-korporasi lain tercegah untuk melakukan tindak pidana.
4. Tujuan pemidanaan adalah pengimbangan. Perbandingan antara pidana dengan pertanggungjawaban individual dari pelaku tindak pidana. Penderitaan yang dikaitkan dengan pidana harus dibatasi dan pidana harus menyambungkan pada proses penyesuaian kembali terpidana pada kehidupan masyarakat sehari-hari dan beratnya pidana tidak boleh melebihi kesalahan terdakwa. Apabila dihubungkan dengan pemidaan korporasi, maka saksi yang harus dijatuhi terhadap korporasi harus sebanding dengan kesalahan atau pertanggungjawaban korporasi. Sanksi pidana yang dijatuhkan bisa memperbaiki korporasi sehingga korporasi mampu menyesuaikan dengan kehidupan masyarakat yang bersangkutan.

Sistem saksi yang berlaku di indonesia sudah diatur didalam KUHP. Namun dalam pertanggungjawaban pidana yang dilakukan

korporasi belum diatur didalam KUHP. Hal ini sepadan dengan tidak adanya aturan yang mengenai kejahatan atau tindak pidana yang dilakukan korporasi yang dijelaskan didalam KUHP. Dengan adanya hal ini, maka penjelasan tentang tindak pidana korporasi dan pidanaannya diatur oleh undang-undang yang diluar KUHP.

Dengan tidak adanya penjelasan di KUHP, maka pemberian sanksi terhadap korporasi yang melakukan tindak pidana diberikan alternatif. Saksi pidana pokok yang diatur dalam KUHP yang masih relevan dikenakan terhadap korporasi hanyalah pidana denda<sup>56</sup>. Sedangkan pidana tambahan dikenakan oleh korporasi adalah perampasan barang-barang tertentu dan pengumuman putusan hakim. Oleh karena itu pengaturan sistem pidana dan pertanggungjawaban pidana bagi korporasi yang melakukan tindak pidana tergantung pada ketentuan-ketentuan hukum pidana khusus yang diatur dalam perundang-undangan di luar KUHP.

Pemidanaan yang diberikan oleh seorang yang berbuat tindak pidana, berbeda dengan korporasi yang melakukan tindak pidana. Hal ini yang membedakan sistem pemidaan yang diberikan oleh masing-masing subjek hukum. Hal yang membedakan ini adalah<sup>57</sup> :

- a. Sifat korporasi sebagai subjek tindak pidana. Secara kodrat, korporasi sebagai subjek hukum dan subjek tindak pidana memang berbeda dengan subjek hukum dan subjek tindak

<sup>56</sup> Mahrus ali, *Kejahatan Korporasi*, Arti bumi Intaran, Yogyakarta, 2008 Hal. 112

<sup>57</sup> Setiyono, *Op. Cit* Hal.116

pidana orang atau manusia. Oleh karena itu keterbatasan tindak pidana yang dapat dilakukan oleh korporasi bila dibandingkan dengan tindak pidana yang dilakukan manusia. Dengan kata lain, bahwa tidak semua tindak pidana yang dilakukn manusia dapat dilakukan oleh korporasi.

- b. Manfaat sanksi pidana atau tindak pidana bagi pelaku tindak pidana. Manfaat dari menjatuhkan sanksi pidana bagi korporasi dengan manusia. Penjatuhan sanksi kepada korporasi harus disesuaikan dengan keadaan korporasi itu sendiri. Secara langsung akan memberikan pengaruh pencegahan untuk tidak berbuat kejahatan kembali. Dan bagi manusia ilmiah yang melakukan tindak pidana sesuai dengan tujuan sanksi untuk resosialisasi terpidana.
- c. Kriteria tentang kapan seharusnya sanksi pidana atau tindakan diarahkan pada pelaku tindak pidana. Menurut Clinard dan yeager, sanksi pidana atau tindak pidana yang diarahkan pada korporasi harus memenuhi syarat sebagai berikut<sup>58</sup> :
  1. Tingkat keterlibatan jajaran manager dari korporasi.
  2. Lamanya pelanggaran
  3. Frekuensi pelanggaran oleh korporasi
  4. Alat bukti pemerasan.

---

<sup>58</sup> *Ibid.* Hal. 118

5. Derajat pengetahuan publik tentang hal-hal negatif yang timbul oleh pemberitaan publik.
6. Yurisprudensi
7. Riwayat pelanggaran-pelanggaran serius oleh korporasi
8. Kemungkinan potensi pencegahan
9. Derajat kerjasama yang ditunjukkan oleh korporasi

#### **D. Tinjauan umum tentang perkeretaapian**

##### **1. Sejarah Kereta Api Indonesia**

Dapat dikatakan bahwa secara *de-facto* hadirnya kereta api di Indonesia adalah pada masa dibangunnya jalan rel sepanjang 26 KM pada lintas Kemijen-Tanggung yang dibangun oleh NV.Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NIS)<sup>59</sup>. Pemabangunan jalan rel pertama kali oleh Gubernur Jendral Belanda Mr. L.A.j. Baron Sloet Van De Beele pada hari juma'at tanggal 17 Juni 1864. Jalur kereta api lintas Kamijen-Tanggung mulai dibuka untuk umum pada hari Sabtu 10 Agustus 1867. Sedangkan *de-jure* pembangunan jalan rel di Jawa adalah disetujuinya undang-undang pembangunan jalan rel oleh pemerintah Hindia Belanda tanggal 6 April 1875.

Dengan adanya undang-undang pembangunan jalan rel yang dikeluarkan oleh pemerintah Hindia Belanda dan dengan berhasilnya operasi kereta api lintas Kemijen-Tanggung, pembangunan jalan rel dilakukan di beberapa tempat bahkan hingga diluar Jawa, yaitu di

<sup>59</sup> Suryo Hapsoro, Jalan Rel, Beta Offset, Yogyakarta, 2006 Hal. 6

Sumatera dan Sulawesi. Namun sejarah jalan rel di Indonesia mencatat adanya masa yang memprihatinkan yaitu pada masa pendudukan jepang beberapa jalan rel di Sumatera, Suawesi serta sebagai lintas cabang pulau jawa dibongkar untuk diangkut dan dipasang di Burma.

Dalam masa perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia peran kereta api sangat besar. Sejarah mencatat peran kereta api dalam distribusi logistik untuk keperluan perjuangan dari Ciroyon (Bandung) ke pedalaman Jawa Tengah, mobilisasi prajurit pejuang di wilayah Jogjakarta-Magelang-Ambarawa. Hijrahnya pemerintah Indonesia dari jakarta ke Jogjakarta tahun 1946 tidak lepas pula dari peran kereta api.

## **2. Keunggulan dan Kelemahan Transportasi Kereta Api**

Moda transportas kereta api dalam menjalankan fungsinya sebagai salah satu moda transportasi untuk orang dan barang mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan keunggulan dan kelemahan. Keunggulan dari transportasi kereta api, yaitu:

1. Mempunyai/kemungkinan jangkauan pelayanan barang atau orang untuk jarak pendek, sedang dan jauh dengan kapasitas yang besar.
2. Penggunaan energi relatif kecil.
3. Keselamatan perjalanan lebih baik dibandingkan dengan moda transportasi lain. Hal ini dikarenakan kereta api mempunyai jalur sendiri yaitu berupa rel kereta api dan fasilitas terminal yang



tersendiri pula sehingga tidak terpengaruh pada kegiatan lalu lintas yang tidak menggunakan rel kereta api.

4. Mempunyai kehandalan dalam ketepatan waktu. Hal ini karena kereta mempunyai jalur sendiri sehingga memungkinkan kecepatan relatif konstan, sehingga memudahkan dalam pengaturan waktu perjalanan. Perjalanannya tidak terpengaruh dengan kondisi cuaca.
5. Ekonomis dalam hal penggunaan ruang untuk jalurnya dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya.
6. Polusi, getaran dan kebisingan relatif kecil.
7. Sangat baik untuk pelayanan khusus dalam aspek pertahanan, keamanan, karena mempunyai kapasitas angkut yang besar dan dapat dilaksanakan tanpa banyak memberikan dampak sosial.
8. Kecepatan perjalanan dapat bervariasi dari yang lambat, sampai dengan yang cepat.
9. Mempunyai aksesibilitas yang lebih baik dibandingkan dengan transportasi air dan udara.

Dengan adanya keunggulan yang sudah dijelaskan diatas, ternyata terdapat kelemahan pada transportasi kereta api, yaitu :

1. Memerlukan fasilitas sarana-prasarana yang khusus yang tidak bisa digunakan oleh moda transportasi yang lain. Sebagai konsekwensinya perlu disediakan alat angkut yang khusus yaitu lokomotif dan gerbong untuk mengangkut orang atau barang.

2. Karena fasilitas sarana-prasarana dan pengelolaan yang tersendiri (khusus), maka membutuhkan investasi, biaya operasi biaya perawatan dan tenaga yang cukup besar
3. Pelayanan barang dan penumpang hanya terbatas pada jalurnya.

Sebagai negara yang mempunyai penduduk yang padat dibutuhkan suatu transportasi yang dapat menampung dari masyarakat yang ingin menggunakan transportasi umum untuk melakukan kegiatan. Dalam hal ini kereta api yang paling diminati oleh masyarakat, karena dalam kenyataannya kereta api lebih mengandalkan kecepatan dan tarif yang murah untuk perjalanan antar kota dalam provinsi dibandingkan transportasi yang lain. Di negara Indonesia diatur dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Perkeretaapian adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana dan Sumber Daya Manusia, serta norma, kriteria, persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api<sup>60</sup>.

Sesuai dengan peraturan perundang-undangan, perkeretaapian memiliki fungsi, yaitu :

1. Perkeretaapian umum

Perkeretaapian Umum Adalah perkeretaapian yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.

---

<sup>60</sup> Pasal 1 ayat (1) Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, 2009, Fokusmedia, Bandung

Perkeretaapian umum dapat dibedakan kembali dengan beberapa jenis<sup>61</sup>, yaitu :

- a. Perkeretaapian nasional adalah tatanan perkeretaapian yang melayani angkutan orang dan/atau barang yang lebih dari satu provinsi.
- b. Perkeretaapian provinsi adalah tatanan perkeretaapian yang melayani angkutan orang/atau barang yang melebihi satu kabupaten/kota.
- c. Perkeretaapian kabupaten/kota adalah tatanan perkeretaapian yang melayani angkutan orang dan/atau barang dalam satu kabupaten/kota.

## 2. Perkeretaapian khusus

Adalah perkeretaapian yang hanya digunakan untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu dan tidak digunakan untuk melayani masyarakat umum<sup>62</sup>.

## 3. Kebijakan keselamatan pada perkeretaapian

Untuk menjaga dan terselenggaranya perusahaan transportasi kereta api dan usaha-usaha pendukungnya, PT KERETA API INDONESIA (Persero) berkomitmen untuk mewujudkan

<sup>61</sup> Penjelasan Pasal 5 Ayat (1) Huruf a Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, 2009, Fokusmedia, Bandung

<sup>62</sup> Penjelasan Pasal 5 Ayat (1) Huruf b Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, 2009, Fokusmedia, Bandung

Keselamatan, Kesehatan dan Lingkungan dan menginstruksikan seluruh jajaran<sup>63</sup> :

1. Mengutamakan Keselamatan dan berwawasan Kesehatan serta Lingkungan.
2. Menjadikan Keselamatan dan berwawasan Kesehatan serta Lingkungan sebagai Pandangan Hidup Kewajiban yang melekat seluruh personel dan satuan organisasi Perusahaan.
3. Melaksanakan Pembinaan, Pengawasan, Evaluasi dan Pengembangan Pelatihan untuk peningkatan kualitas Keselamatan, Kesehatan dan Lingkungan secara berkesinambungan.
4. Mengelola, memantau dan mengendalikan seluruh komponen ditujukan untuk pencegahan kecelakaan, kerusakan dan pencemaran lingkungan.

<sup>63</sup> PT. Kereta Api Indonesia (persero), *Kebijakan Keselamatan*, <http://www.kereta-api.co.id/informasi-media/keselamatan/220-kebijakan-keselamatan.html> (Diakses pada tanggal 11 Februari 2012)

### BAB III

#### METODE PENELITIAN

##### A. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yaitu yang dilaksanakan untuk memecahkan masalah hukum secara normatif yang pada dasarnya bertumpu pada penelaahan krisis dan mendalam terhadap norma-norma yang ada dan dokumen-dokumen hukum yang relevan dengan permasalahan yang dikaji.

Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundangan, putusan pengadilan, perjanjian dan doktrin (ajaran)<sup>64</sup>.

##### B. Pendekatan Penelitian

Analisa bahan hukum merupakan bagian yang sangat penting dalam metode ilmiah. Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian mengambil dari data-data yang terkumpul akan dianalisa dengan menggunakan metode Pendekatan Perundang-undangan (*Statuta Approach*). Dengan metode pendekatan perundang-undangan peneliti akan menggunakan Undang-undang yang dapat dikaitkan dengan pertanggungjawaban pidana pada PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api. Selain mengkaitkan Undang-undang yang akan digunakan untuk diteleti, peneliti akan menganalisis pasal-pasal yang terkait pada pertanggungjawaban pidana pada PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api.

---

<sup>64</sup> Mukti Fajar dkk, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, Hal. 34

### C. Jenis Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan 3 (tiga) jenis bahan hukum, yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Ketiga bahan hukum tersebut diperoleh dari studi kepustakaan yang digunakan untuk mengkaji dan menelaah bahan-bahan hukum tersebut.

1. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari Norma (dasar) atau kaidah dasar, yaitu pembukaan Undang-undang Dasar 1945, Peraturan dasar yang mencakup Batang Tubuh Undang-undang dasar 1945 dan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, Peraturan Perundang-undangan, bahan hukum yang tidak ikodifikasi seperti hukum adat, Yurisprudensi, traktat dan bahan hukum dari zaman penjajahan hingga kini masih belaku<sup>65</sup>. Bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah:
  - a. Pasal 44 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).
  - b. Pasal 189 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
  - c. Pasal 4 Huruf a Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
  - d. Pasal 92 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas
  - e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

---

<sup>65</sup> Johnny Ibrahim, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, 2008, Hal. 295

- f. Pasal 4 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 tahun 2011 Tentang Standar Pelayanan Minimum
2. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang terdiri atas buku-buku teks (*teextbooks*) yang ditulis oleh para ahli hukum yang berpengaruh (*de herseende leer*), jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana, kasus-kasus hukum, yurisprudensi dan hasil-hasil simposium mutakhir yang berkaitan dengan topik penelitian<sup>66</sup>.
  - a. Penjelasan Undang-Undang .
  - b. Buku-buku ilmiah yang terkait dengan permasalahan.
  - c. Doktrin, pendapat dari ahli hukum baik yang tertulis maupun tidak tertulis.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder<sup>67</sup>. Bahan hukum tersier dalam penelitian ini adalah Kamus Hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia.

#### **D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum**

Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mendapatkan data penelitian yang dijadikan sebagai bahan untuk memecahkan masalah dalam penelitian. Teknik pengumpulan data yang digunakan pada skripsi ini adalah :

1. Bahan hukum primer

Dalam mendapatkan data yang dipergunakan untuk melakukan penelitian yang dijadikan bahan hukum primer, maka peneliti

---

<sup>66</sup> *Ibid*, Hal. 296

<sup>67</sup> *Ibid*.

melakukan pengumpulan data dengan studi dokumentasi. Studi dokumentasi adalah dengan menelusuri pustaka dan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan permasalahan yang diangkat<sup>68</sup>, yaitu mengenai pertanggungjawaban pidana pada PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api.

## 2. Bahan hukum sekunder

Diperoleh melalui studi kepustakaan atau literatur mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan pertanggungjawaban PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api dengan teknik mengutip, baik secara langsung maupun dengan mengutip ide, atau gagasan yang terdapat dalam sumber aslinya. Selain itu juga memakai teknik mengakses dan *mengcopy* atau menyalin dari internet artikel-artikel ataupun jurnal-jurnal hukum *online* yang berkaitan dengan pertanggungjawaban PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api.

## 3. Bahan hukum tersier

Untuk mendapatkan data penelitian yang dijadikan bahan hukum tersier, penulis melakukan pengumpulan data dengan melalui kamus-kamus, baik kamus hukum maupun kamus besar bahasa indonesia.

## E. Tehnik Analisis Bahan Hukum

Penelitian ini menggunakan metode analisis isi (*content analysis*). Metode analisis tersebut dipergunakan untuk menganalisis buku-buku, jurnal, peraturan perundang-undangan, perjanjian-perjanjian, maupun makalah yang berkaitan dengan pertanggungjawaban PT.KAI terhadap kecelakaan kereta api

<sup>68</sup> Peter Mahmud, Penelitian Hukum, Kencana, Jakarta, 2010, Hal. 144



Dalam penelitian normatif, pengolahan bahan berwujud kegiatan untuk mengadakan sistematisasi terhadap bahan-bahan hukum tertulis. Dalam hal ini pengolahan bahan dilakukan dengan cara melakukan seleksi data sekunder atau bahan hukum, kemudian melakukan klasifikasi menurut penggolongan bahan hukum dan menyusun data hasil penelitian tersebut secara sistematis dan dilakukan secara logis, artinya adanya hubungan dan keterkaitan antara bahan hukum satu dengan bahan hukum lainnya untuk mendapatkan gambaran umum dari hasil penelitian<sup>69</sup>.

#### **F. Definisi Konseptual**

1. Pertanggungjawaban pidana adalah orang yang menanggung peristiwa yang tidak disengaja atas perbuatan orang yang mempunyai jabatan dibawahnya wajib menanggung segala sesuatu (dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dll)
2. Kecelakaan adalah keadaan seseorang dalam melakukan pekerjaan yang mengalami celaka yang dilakukan tidak sengaja.
3. Kereta api adalah sarana transportasi publik berupa kendaraan dengan tenaga penggerak yang berjalan di perlintasan rel.
4. Korporasi adalah gabungan orang untuk melakukan suatu usaha yang didalamnya para setiap orang memiliki tanggung jawab yang berbeda.

---

<sup>69</sup> *Ibid.* Hal.181

## BAB IV

### PEMBAHASAN

#### A. Pertanggungjawaban Pidana Pada PT.KAI Terhadap Kecelakaan

##### Kereta Api

##### 1. PT.KAI sebagai korporasi

Dalam hukum positif di Indonesia, mengenal dua macam subjek hukum yaitu manusia dan badan hukum. Sangat jelas didalam hukum pidana yang sangat banyak dibahas adalah tentang subjek hukum manusia atau orang. Berbeda tentang subjek hukum yang lain yaitu badan hukum. Di dalam KUHP tidak ada pasal yang menjelaskan tentang badan hukum atau korporasi, karena KUHP hanya mengatur bahwa orang saja yang dapat melakukan tindak pidana. Hal itu yang menyebabkan KUHP hanya mengenal subjek hukum manusia atau orang. Di dalam penjelasan hukum perdata dan KUHPerd dapat dijumpai pembahasan yang mengenai badan hukum, karena tidak hanya subjek hukum orang saja yang dapat melakukan perbuatan hukum, namun subjek hukum badan hukum juga dapat melakukan perbuatan hukum. Namun tidak serta merta hukum pidana tidak mengaturnya, pengaturannya terletak pada undang-undang yang berkaitan dengan korporasi.

Dengan perkembangan zaman istilah dari badan hukum ini berubah menjadi korporasi. Perubahan ini didukung dengan perkembangan masyarakat yang menyatukan diri atau berkumpul dan membuat suatu usaha dengan tujuan tertentu. Tujuan tertentu dimaksudkan untuk mendapatkan laba yang sebesar-besarnya dan membagi kerugian pada

setiap anggota dari perkumpulan<sup>70</sup>. Dengan demikian banyak pihak yang mengatakan, badan hukum juga merupakan korporasi, namun istilahnya saja yang berbeda. Sebenarnya istilah korporasi memiliki pengertian yang berbeda, namun memang memiliki persamaan dari badan hukum. Menurut Subekti dan Tjitrosudibio berpendapat bahwa korporasi adalah suatu perseroan yang merupakan badan hukum<sup>71</sup>. Di dalam KUHP baru Buku I 2004-2005 Pasal 182 dijelaskan juga tentang pengertian dari korporasi, korporasi adalah kumpulan terorganisasi dan dari orang dan atau kekayaan baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum<sup>72</sup>. Pendapat yang lain mengenai korporasi yaitu pendapat dari Yan Pramadya Puspa yang mengemukakan bahwa korporasi adalah<sup>73</sup> :

Sesuatu perseroan yang merupakan badan hukum. Korporasi atau perseroan disini yang dimaksudkan adalah suatu perkumpulan atau organisasi yang oleh hukum diperlukan seperti seorang manusia (persona) adalah sebagai pengemban (atau milik) hak dan kewajiban memiliki hak menggugat ataupun digugat di muka pengadilan. Contoh badan hukum itu adalah PT (Perseroan Terbatas), NV (*Namloze Vennootschap*), dan yayasan (*stichting*) bahkan negara juga merupakan badan hukum.

Dengan pembahasan ini tidak dapat dikatakan bahwa yang dibahas ini membahas secara hukum pidana maupun secara hukum perdata. Pengertian ini dibahas secara umum dan tidak bisa dibedakan pengertian secara hukum pidana maupun hukum perdata. Perbedaan ini dapat dilihat apabila korporasi ini melakukan suatu kegiatan. Kegiatan dari korporasi yang biasanya disebut sebagai melakukan perbuatan hukum yaitu melakukan perjanjian, kontrak kerja, dan ganti rugi. Hal ini yang

<sup>70</sup> Setiyono, *Kejahatan Korporasi*, Bayumedia, Malang, 2009 Hal. 3

<sup>71</sup> Muladi, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group, 2010 Hal. 25

<sup>72</sup> *Ibid.* Hal. 31

<sup>73</sup> *Ibid.* Hal. 25

menyangkut hukum perdata, namun tidak terdapat pembahasan yang menyangkut dengan hukum pidana.

Sesuai dengan penjelasan diatas tentang pengertian korporasi dalam perundang-undangan khusus di luar KUHP seperti dalam Pasal 15 Undang-undang No. 7 Darurat Tahun 1955 tentang tindak pidana Ekonomi, yang dinyatakan bahwa :

Ayat (1) : jika suatu tindak pidana ekonomi dilakukan oleh atau atas nama suatu badan hukum, suatu perseroan, suatu perserikatan orang atau yayasan, maka.....

Dalam Pasal 17 Undang-undang No. 11 Pnps Tahun 1963 tentang Tindak Pidana Subversi (catatan : undang-undang ini telah dicabut dengan Undang-undang No. 26 Tahun 1999, tanggal 19 Mei 1999), dinyatakan bahwa :

Ayat (1) : Jika suatu tindak pidana Subversi dilakukan oleh atau atas nama suatu badan hukum, perseroan, perserikatan orang, yayasan, atau organisasi lainnya, maka tindakan peradilan dilakukan, baik terhadap....

Pasal 49 Undang-undang No.9 Tahun 1976 (sudah dicabut dengan Undang-undang No. 22 Tahun 1997) Undang-undang tentang narkotika yang berbunyi :

Jika suatu tindak pidana mengenai narkotika dilakukan oleh atau atas nama suatu badan hukum, atau perserikatan orang lainnya, atau suatu yayasan, maka dituntut pidana.....

Dalam hukum pidana dibahas tentang korporasi, apabila korporasi melakukan kejahatan.

Badan hukum dapat dibagi oleh beberapa jenis, yaitu Perseroan Terbatas, Yayasan, dan koperasi. Pembahasan yang pertama tentang

Perseroan Terbatas adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya<sup>74</sup>. Sedangkan Yayasan adalah badan hukum yang terdiri atas kekayaan yang dipisahkan dan diperuntukkan untuk mencapai tujuan tertentu di bidang sosial, agama dan kemanusiaan yang tidak mempunyai anggota<sup>75</sup>. Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang seorang atau badan hukum koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasarkan atas asas kekeluargaan<sup>76</sup>.

Dari beberapa jenis dari badan hukum tersebut, PT.KAI merupakan salah satu termasuk dari golongan badan hukum yang berbentuk Perseroan Terbatas. Membahas lebih khusus mengenai perseroan terbatas yang merupakan salah satu bentuk dari Badan Usaha Milik Negara yang berbentuk Persero dan di dalamnya terdiri dari saham dari pemerintah atau minimum 51% milik negara dan memaui penyertaan modal secara langsung yang ditetapkan melalui pemerintah<sup>77</sup>. Ciri-ciri dari perseroan terbatas yang sesuai dengan PT.KAI antara lain<sup>78</sup> :

- a. Perseroan diperlakukan sebagai wujud yang terpisah dan berbeda dari pemiliknya.
- b. Dapat menggugat dan digugat atas nama perseroan itu sendiri.

<sup>74</sup> Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas

<sup>75</sup> Pasal 1 angka 1 Undang-undang No. 16 Tahun 2001 Tentang Yayasan

<sup>76</sup> Pasal 1 angka 1 Undang-undang No.25 Tahun 1992 Tentang Koperasi

<sup>77</sup> Irma Devita, 2011, Badan Usaha Milik Negara (2), <http://irmadevita.com/2008/perusahaan-negara-2-pt-persero> (diakses pada tanggal 22 Maret 2012)

<sup>78</sup> Yahya Harahap, Hukum Perseroan Terbatas, Sinar Grafika, Jakarta, 2009 Hal.60

- c. Perseroan dapat memperoleh, menguasai dan mengalihkan miliknya atas nama sendiri.
- d. Tanggungjawab pemegang saham, terbatas sebesar nilai sahamnya.
- e. Pemegang saham, tidak mengurus perseroan, kecuali dia dipilih sebagai anggota direksi
- f. Melakukan kegiatan terus menerus sesuai jangka waktu yang ditetapkan dalam Anggaran Dasar.

Sesuai dengan ciri-ciri dari perseroan terbatas diatas, maka dapat disebut PT.KAI sebagai perseroan terbatas yang merupakan bagian dari badan hukum. Badan hukum sendiri menjadi salah satu dari subjek hukum. Dengan demikian apabila subjek hukum telah melakukan tindak pidana, maka subjek hukum dapat dikenai sanksi pidana.

## 2. Kewajiban PT.KAI Terhadap Kecelakaan Kereta Api

Kereta api sebagai transportasi umum bagi masyarakat yang setiap hari melayani masyarakat yang akan berpindah tempat. Perpindahan tempat ini berjalan setiap hari dan setiap waktu. Dengan keadaan yang sedemikian rupa, transportasi umum dituntut untuk berjalan setiap hari dan setiap waktu. Tidak dipungkiri setiap minggu terdapat kecelakaan transportasi di berbagai daerah<sup>79</sup>.

Kecelakaan yang dialami oleh transportasi kereta api yang disetiap tahunnya pasti ada korban pada setiap kecelakaan. Korban dari kecelakaan

---

<sup>79</sup> Kemenhub, Klaim Jumlah Kecelakaan Menurun, 2011, Suara Pembaruan, <http://www.suarapembaruan.com/home/kemenhub-klaim-jumlah-kecelakaan-menurun/15033> (Diakses Pada tanggal 20 April 2012)

kereta api berbagai macam, diantaranya korban luka ringan, korban luka berat, sampai korban meninggal dunia.

Dengan adanya korban dari setiap kecelakaan kereta api Badan Hukum yang bertanggung jawab atas keselamatan penumpang kereta api. Terjadinya kecelakaan kereta api, keselamatan dari penumpang sudah terganggu. Dengan demikian badan hukum harus bertanggungjawab atas semua korban dari kecelakaan kereta api. Kedudukan korporasi sebagai pembuat dan sifat pertanggungjawaban pidana korporasi dalam peraturan-perundang-undangan, yaitu terdapat tiga model pertanggungjawaban pidana korporasi, yaitu<sup>80</sup> :

- a. Pengurus korporasi sebagai pembuat dan penguruslah yang bertanggungjawab.
- b. Korporasi sebagai pembuat dan pengurus bertanggungjawab.
- c. Korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggungjawab.

Sesuai dengan Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terdapat ketentuan pasal yang menjelaskan tentang asuransi dan ganti kerugian. Asuransi dan ganti kerugian ini merupakan kewajiban yang harus dikerjakan oleh PT.KAI apabila terjadi kecelakaan pada kereta api. Bentuk kewajiban PT. KAI apabila terjadi kecelakaan sebagai berikut

:

---

<sup>80</sup> Muladi dan Dwidja, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Prenada Media Group, 2010 Hal. 217

a. Asuransi

Bentuk dari pertanggungjawaban PT.KAI selaku badan hukum yang menangani pelaksanaan perkeretaapian yang selama ini berlaku pada Pasal 167 Ayat (1) Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa :

- (1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggungjawabnya terhadap pengguna jasa sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158.

Dengan demikian kepastian tanggungjawab berupa asuransi yang diterima apabila terjadi kecelakaan oleh pihak pengguna jasa. Namun dalam pasal ini sudah diperjelas dengan adanya Pasal 157 dan Pasal 158 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pasal 157 yang menyatakan bahwa :

- (1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggungjawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksudkan ayat (1) dimulai sejak pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang sudah disepakati.
- (3) Tanggungjawab sebagaimana dimaksudkan pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.
- (4) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggungjawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Dari Pasal 157 ini dijelaskan dari kriteria yang dapat diberikan ganti kerugian terhadap penumpang kereta api. Dari Ayat (1) dinyatakan tentang dari korban yang mengalami kerugian, luka-luka atau meninggal atas karena pengoperasian kereta api, penyelenggara kereta api akan bertanggungjawab atas semua yang diderita.



Di dalam Ayat (2) ini dijelaskan mengenai tentang batasan waktu asuransi itu berlaku. Pemberlakuan asuransi yang akan diberikan PT.KAI apabila terjadi kecelakaan kereta api mulai dari pemberangkatan sampai kedatangan dengan tujuan yang sudah disepakati. Tujuan yang sudah disepakati ini tertera pada tiket kereta api pada setiap penumpang. Tiket tersebut merupakan kesepakatan mulai dari tujuan sampai tarif yang diberlakukan.

Di dalam Ayat (3) ini dijelaskan mengenai tentang jumlah dari ganti rugi yang akan diterima atas kerugian yang diderita. Ganti kerugian ini dihitung dari jumlah kerugian yang diderita oleh penumpang. Dengan kata lain, pihak PT.KAI hanya memberikan ganti rugi sama dengan apa yang menjadi kerugian dari kecelakaan kereta api. Dengan pemberian ganti rugi ini, korban luka ringan ataupun korban luka berat hanya diberikan ganti rugi dengan penggantian biaya rumah sakit selama korban dirawat.

Di dalam Ayat (4) ini dijelaskan mengenai batalnya ganti rugi yang akan diterima. Ganti rugi akan batal apabila penumpang yang mengalami luka ringan, luka berat dan meninggal dunia bukan karena kecelakaan kereta api, maka PT.KAI tidak akan memberikan ganti rugi apa saja yang dialami penumpang.

b. Ganti rugi

Sebuah perjanjian yang dilakukan penumpang dengan pihak penyelenggara dalam melakukan perjalanan dari suatu tempat ke

tempat lain, merupakan suatu bentuk perjanjian. Perjanjian yang diperjanjikan tersebut merupakan jarak yang sudah ditentukan oleh penumpang dengan PT.KAI. dengan adanya perjanjian tersebut, penumpang tidak dapat sewenang-wenang dalam melakukan penumpangan dari mana saja, namun sesuai dengan apa yang diperjanjikan. Dalam perjanjian yang menjadikan suatu masalah adalah perbuatan yang melanggar hukum atau melawan hukum. Sesuai dengan Pasal 1365 KUHPer yang menyatakan bahwa "*Setiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian pada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut*". tanggungjawab untuk mengganti kerugian tidak saja karena dilakukannya perbuatan melanggar hukum, namun juga karena kelalaian atau kurang hati-hati<sup>81</sup>.

Dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang sudah diatur tentang asuransi dan ganti kerugian, namun di dalam Pasal 171 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 yang menyatakan bahwa "*Ketentuan lebih lanjut mengenai asuransi dan ganti kerugian penyelenggara prasarana dan penyelenggara sarana perkeretaapian terhadap pengguna jasa, awak, pihak ketiga dan sarana perkeretaapian diatur dengan peraturan pemerintah*". Di dalam Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 2009 tentang penyelenggaraan perkeretaapian tidak mengatur adanya asuransi dan

---

<sup>81</sup> Az Nasution, Hukum Perlindungan Konsumen, Daya Widya, Jakarta, 1999 Hal. 80

ganti kerugaaian yang sesuai dengan Pasal 171 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

### **3. Pertanggungjawaban Pidana Pada PT.KAI jika Terjadi Kecelakaan Kereta Api**

Pelanggaran dan kejahatan yang sudah dilakukan oleh korporasi ini harus disertai dengan pertanggungjawaban. Pertanggungjawaban ini merupakan hasil dari segala tindakan yang sudah dilakukan oleh korporasi. Korporasi yang melakukan tindakan yang melanggar hukum, maka korporasi juga pihak yang harus bertanggungjawab atas segala tindakan yang diperbuat.

Dalam pelanggaran dan kejahatan yang sudah dilakukan oleh PT.KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian, pertanggungjawaban ini hanya dilimpahkan pihak yang berhubungan langsung dengan pelanggaran dan kejahatan yang dilakukan oleh salah satu anggota dari PT.KAI. apabila dilihat dalam segi keadilan, maka hal ini memang sungguh tidak adil apabila pertanggungjawaban pidana hanya dijatuhkan pada pihak yang secara langsung melakukan tindak pidana tersebut. Tanggungjawab korporasi dapat didasarkan pada kesengajaan korporasi, kelalaian korporasi yang merupakan kesalahan yang tidak dapat dimaafkan, karena gagal memenuhi standar tingkah laku yang diharapkan dalam posisinya sebagai tertuduh<sup>82</sup>.

PT.KAI sebagai badan hukum atau korporasi yang menyelenggarakan perkeretaapian di Indonesia sudah melakukan

---

<sup>82</sup> Muhammad Mustofa, *Kleptokrasi Persekongkolan Birokrat-Korporat sebagai Pola White Collar Crime di Indonesia*, Prenada Media, Jakarta, 2010, Hal 56

tindakan yang melanggar Undang-Undang. Pelanggaran ini pastinya berkaitan dengan Undang-Undang yang bisa dikaitkan dengan PT.KAI sebagai penyelenggara jasa angkutan kereta api. Keterkaitan ini hanya khusus pada PT.KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian dengan penumpang sebagai pengguna jasa perkeretaapian. Dengan keterbatasan Undang-Undang yang sudah diciptakkan oleh pemerintah ini, maka keterkaitan ini memang harus dilakukan. Dengan adanya keterkaitan ini diharapkan pelaku tindak pidana dapat terjerat hukum, walaupun adanya kekosongan dalam undang-undang. Keterkaitannya sebagai berikut :

**a. Pertanggungjawaban berdasarkan Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen**

Keterkaitan ini antara pelanggaran yang dilakukan PT.KAI dengan penumpang sebagai konsumen perkeretaapian ini, merupakan salah satu bentuk timbal balik antara pelaku usaha dengan konsumen. Konsumen yang sudah memberikan suatu kewajibannya kepada pelaku usaha, maka pelaku usaha akan memberikan hak dari konsumen tersebut.

Dari kejahatan yang dilakukan produsen kepada konsumen, yang melakukan kejahatan yang biasanya disebut sebagai kejahatan konsumen. Yang dimaksud dengan kejahatan konsumen adalah suatu jenis kejahatan, kebanyakan merupakan *white collar crime*, yang dilakukan oleh seseorang atau badan hukum dengan sengaja atau tidak sengaja, tindakan mana bertentangan dengan hukum

pidana sehingga diancam dengan hukuman pidana dan dapat merugikan materiil dan immateriil kepada para konsumen sebagai pemakai akhir dari suatu produk yang melibatkan baik produk yang melibatkan baik produk barang ataupun produk jasa yang termasuk kerusakan dari produk itu sendiri maupun cara memproduksi, menjual, memasarkan, mengiklankan atau menyusun kontrak terhadap produk tersebut, kejahatan mana dilakukan oleh pihak produsen, pemasok, distributor, agen, penjual eceran atau pihak-pihak lain<sup>83</sup>.

Dengan adanya Pasal 1 Angka 3 yang menyatakan bahwa :

“Pelaku Usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”.

Dengan adanya pasal tersebut PT.KAI dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, sebagai pelaku usaha. Pelaku usaha disini dijelaskan badan usaha yang berbentuk hukum dan melakukan kegiatan di wilayah hukum Negara Republik Indonesia. Kegiatan dalam membentuk suatu usaha ini dapat dikerjakan sendiri oleh pelaku usaha atau bekerjasama dengan pelaku usaha lain dengan adanya perjanjian.

Dengan adanya penjelasan ini PT.KAI sebagai pelaku usaha, karena PT.KAI sebagai badan usaha yang berbadan hukum yaitu

<sup>83</sup> Munir Fuady, *Bisnis Kotor*, Citra Aditya Bakti, 2004, Bandung Hal. 151

Perseroan Terbatas. Selain itu PT.KAI melakukan kegiatan usahanya pada wilayah Indonesia yang khususnya pada Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. PT.KAI yang merupakan badan usaha yang merupakan badan usaha satu-satunya yang menyelenggarakan perkeretaapian dan tidak terdapat badan usaha lain yang menyelenggarakan perkeretaapian. Dengan hal ini PT.KAI tidak melakukan suatu perjanjian dengan badan usaha lain untuk menyelenggarakan perkeretaapian. Hal ini yang merumuskan PT.KAI sebagai pelaku usaha yang menyelenggarakan perkeretaapian.

Selain itu terdapat juga di dalam Undang-undang No. 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen pada Pasal 1 Angka 2 yang menyatakan bahwa "*Konsumen adalah setiap orang yang memakai barang dan/jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan*". Dengan adanya pasal ini dapat diuraikan bahwa setiap orang yang memakai barang dan / jasa yang sudah tersedia dalam masyarakat. Selain itu barang dan/jasa yang terdapat di dalam masyarakat untuk kepentingan sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup yang lain dan tidak untuk diperdagangkan. Beberapa penjelasan diatas yang menerangkan tentang konsumen ini, maka penumpang kereta api dapat disebut sebagai konsumen pada Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Alasan dari penumpang

kereta api sebagai konsumen karena penumpang kereta api merupakan orang yang menggunakan jasa yang sudah diberikan oleh pemerintah untuk seluruh masyarakat dalam bidang transportasi umum. Selain itu jasa yang sudah diberikan kepada konsumen, maka konsumen mendapatkan suatu kewajiban untuk mengganti biaya dari jasa yang akan dipakai oleh konsumen.

Selain itu di dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen pada Pasal 1 angka 5 yang menyatakan bahwa "*Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen*". Dengan adanya pasal ini yang menjelaskan tentang jasa, maka jasa dapat diartikan sebagai setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan konsumen<sup>84</sup>. Transportasi yang disediakan oleh pemerintah untuk masyarakat merupakan layanan yang berbentuk prestasi. Prestasi adalah kewajiban Debitur untuk melaksanakan apa yang telah diperjanjikan.

Dengan ketentuan-ketentuan yang terdapat pada Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan konsumen, maka PT.KAI sebagai pelaku usaha yang harus memberikan jaminan keselamatan, keamanan dan kenyamanan pada penumpang sebagai konsumen. Tujuan dari pelaku usaha dalam bidang jasa adalah

---

<sup>84</sup> Celina Tri Siwi, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008 Hal. 29

memberikan pelayanan terhadap konsumen yang sudah tertera pada pengertian dari jasa tersebut.

Sesuai dengan tujuan perlindungan konsumen yang dinyatakan pada Pasal 2 Huruf f yang menyatakan bahwa “*Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggungjawab dalam berusaha.*” Dengan adanya tujuan ini, maka pelaku usaha mempunyai kewajiban untuk memberikan perlindungan terhadap konsumen agar sikap jujur dan bertanggungjawab terhadap konsumen tetap dijadikan sebagai acuan.

Selain itu pada Pasal 4 huruf a yang menyatakan bahwa “*hak atas kenyamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/ jasa*”. Atas ketentuan yang sudah diatur ini, konsumen sudah memiliki hak dalam menggunakan jasa, khususnya jasa dalam transportasi umum. Selain itu terdapat macam dari kejahatan konsumen yang terdiri dari 800 (delapan ratus) kejahatan yang salah satunya adalah ketidakamanan fasilitas umum seperti kereta api, bus dan pesawat<sup>85</sup>.

PT.KAI sebagai pelaku usaha pasti menerapkan dan menjadi sebagian dari tujuannya untuk memberikan kenyamanan dan keselamatan bagi konsumen atau penumpang sebagai pengguna jasa transportasi, namun tidak sesuai dengan kenyataannya. Pada

---

<sup>85</sup>Munir Fuady *Op.Cit.* Hal. 154



kenyataannya PT.KAI sebagai pelaku usaha lebih mengesampingkan kenyamanan dan keselamatan penumpangnya. Salah satu contohnya pada kereta api jarak dekat yang melakukan perjalanan mulai dari Surabaya sampai Blitar. Dengan waktu tempuh kurang lebih dari 5 jam perjalanan. Dengan kereta api jarak dekat ini, kenyamanan harus tetap diperhatikan. Dengan kata lain PT.KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian tetap menerima calon penumpang yang akan menggunakan kereta api tersebut, namun dengan kondisi penumpang yang sudah berdesak-desakkan. Hal ini akan mengurangi kenyamanan dari penumpang lain dan semua penumpang mempunyai hak yang sama untuk diberikan pelayanan yang terbaik dari pelaku usaha.

Dalam hal ini secara langsung PT.KAI sudah melanggar dari Pasal 4 huruf a yang mengatur tentang hak dari konsumen untuk menerima atas kenyamanan dan keselamatan. Namun dalam ketentuan sanksi pidana yang terdapat pada Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, tidak terdapat sanksi pidana apabila pelaku usaha melanggar dari Pasal 4 Huruf a tersebut. Hal ini PT.KAI sebagai badan hukum yang melakukan pelanggaran pada penyelenggaraan kereta api tidak bisa dikenai pidana yang sesuai dengan Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, namun PT. KAI hanya melanggar Pasal 4 Huruf a tentang hak konsumen. Namun dalam Pasal 61 yang menyatakan bahwa *“Penuntutan pidana dapat dilakukan*

*terhadap pelaku usaha dan/atau pengurusnya*". Dalam Pasal 61 ini pelaku usaha dan/atau pengurusnya dapat dikenai pidana, namun tidak ada kriteria secara khusus tindak pidana apa saja yang dapat dituntut pada pelaku usaha dan/atau pengurusnya. Selain itu pada proses peradilan, perwakilan yang harus mewakili korporasi di dalam persidangan juga tidak ada ketentuan yang mengatur. Dengan ketidakjelasan dalam pasal tersebut, sebaiknya pemerintah melakukan perbaikan dalam Undang-undang No.8 Tahun 1999 ini sehingga penuntutan pidana dapat dikenai siapa saja yang melanggar dari pasal-pasal yang terdapat dalam undang-undang tersebut.

**b. Pertanggungjawaban berdasarkan Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian**

Peristiwa hukum yang ditimbulkan oleh transportasi kereta api, memang sudah diatur di dalam Undang-Undang. Undang-Undang ini dibuat dan diberlakukan khusus untuk memenuhi dari apa saja yang dapat terjadi di dalam transportasi perkeretaapian. Undang-Undang ini adalah Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian ini sudah mengatur semua tentang menyelenggarakan kereta api mulai dari sarana sampai kepada prasarana penunjang perkeretaapian. Hal ini disebabkan perkeretaapian sebagai transportasi yang tidak dapat berjalan sendiri dengan perlintasan

yang ada, namun harus didukung dengan adanya prasarana yang baik, sehingga perjalanan perkeretaapian dapat berjalan yang sesuai dengan standar kelayakan yang sudah ditetapkan dan tidak mengganggu kenyamanan dan keselamatan dari penumpang.

Dengan demikian, sarana dan prasarana yang dipergunakan dalam transportasi kereta api ini harus sesuai dengan prosedur yang sudah diatur di dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Keterkaitan ini didukung dengan adanya penjelasan-penjelasan yang diberikan dalam pasal-pasal di dalamnya. Dalam Pasal 1 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa *“Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana kereta api lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api”*. Dalam pasal ini diperkuat dengan adanya Pasal 1 angka 9 yang menyatakan bahwa *“Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel”*. Jadi, kereta api yang dapat berjalan pada jalan rel merupakan salah satu dari sarana perkeretaapian.

Sarana perkeretaapian tidak dapat difungsikan apabila tidak didukung dengan adanya prasarana perkeretaapian. Hal ini dijelaskan pada Pasa 1 angka 3 yang menyatakan bahwa *“Prasarana Perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat*

*dioperasikan*". Jadi, prasarana perkeretaapian merupakan bagian penunjang dan penting dari pengoperasian kereta api.

Selain itu dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, terdapat kata yang menegaskan PT.KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian. Hal ini diperjelas dengan adanya Pasal 1 angka 17 yang menyatakan bahwa "*Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkertaapian umum*". PT.KAI sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berbentuk Perseroan Terbatas ini merupakan salah satu bentuk dari Badan Hukum. Jadi, penyelenggara sarana perkeretaapian dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 ini merupakan PT.KAI yang merupakan Badan Usaha satu-satunya yang menyelenggarakan sarana perkertaapian di Indonesia.

Di dalam kasus kecelakaan kereta api yang disebabkan karena kelalaian dari Masinis ini memang hanya Masinis saja yang harus dimintai pertanggung jawaban sesuai dengan Pasal 206 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian<sup>86</sup> yang menyatakan bahwa :

- (1) Awak sarana Perkeretaapian yang mengoperasikan kereta api yang tidak mematuhi perintah petugas perjalanan kereta api, signal atau tanda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 Ayat (3) dan Ayat (4), mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda dipidana paling lama 1 (satu) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksudkan pada Ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 2(dua) tahun.

---

<sup>86</sup> Suryanto, Masinis KA Logawa Diancam Lima Tahun Penjara, Antaranews.com, <http://www.antaranews.com/print/1293441240/masinis-ka-logawa-diancam-lima-tahun-penjara> (Diakses Pada Tanggal 8 Mei 2012)

- (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) mengakibatkan matinya orang dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun.

Hal ini sangat jelas bahwa yang dimintai pertanggungjawaban secara pidana hanya Masinis yang melakukan kelalaian tersebut. Pada pihak Badan Hukumnya sendiri tidak dimintai pertanggungjawaban secara pidana, hanya memberikan pertanggungjawaban berupa ganti rugi dan asuransi.

Pertanggungjawaban secara pidana yang ditujukan pada Badan Hukum sebagai penyelenggara perkeretaapian tidak dijelaskan dengan tegas. Ketegasan ini dimaksudkan bahwa Badan Hukum yang melakukan pelanggaran dalam hal kelalaian tidak dimintai pertanggungjawaban secara pidana. Hanya di dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang perkeretaapian ini hanya mengatur tentang Badan Hukum sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian yang tidak memenuhi standar kelaikan pengoperasian kereta api yang mengakibatkan kecelakaan kereta api. Hal ini diperjelas dengan adanya Pasal 189 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa :

“Penyelenggara sarana perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaikanan operasi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) Tahun 6 (enam) bulan pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)”.

Selain itu, tambahan hukuman yang diberikan khususnya tindak pidana yang dilakukan korporasi ini diperambah dengan  $\frac{1}{3}$  (satu pertiga) hukum yang diberikan sesuai dengan Pasal 213 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Pada Pasal 189 hanya mengatur tentang standar yang harus dipenuhi oleh suatu badan usaha sebagai penyelenggara sarana perkertaapian. Namun dalam penjelasan pada Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ini tidak dijelaskan mengenai standar yang harus dipenuhi oleh penyelenggara sarana perkertaapian. Standar kelaianan dari penyelenggara sarana perkertaapian ini wajib diketahui, karena standar yang diberikan ini mengancam pada kecelakaan kereta api. Penyebab inilah yang dapat mengancam pada keselamatan diri penumpang. Dengan demikian PT.KAI dapat dikenai Pasal 189 atas tidak dipenuhinya standar kelaianan dalam pengoperasian perkeretaapian yang menyebabkan kecelakaan kereta api.

Selain dalam Pasal 189 Undang-undang tentang Perkeretaapian, terdapat pasal yang dapat dikenakan pada PT.KAI. Pasal yang dapat dikaitkan ini mengenai tentang sertifikat kelayakan awak sarana perkeretaapian yang sudah dikeluarkan oleh PT.KAI. awak dalam hal ini dimaksudkan adalah orang yang ditugaskan didalam kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api, sesuai dengan Pasal 1

angka 15 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Dalam pengeluaran sertfikan kecakapan yang dikeluarkan oleh PT.KAI ini tidak terdapat aturan yang tertulis dari syarat pemberian sertfikat kecakapan. Dari sertfikat kecakapan yang dikeluarkan oleh PT.KAI ini seharusnya mempunyai standar yang dapat diakses oleh publik. Dengan demikian masyarakat luas dapat mengawasi secara langsung standar minimal yang sudah diberlakukan oleh PT.KAI. Namun, dengan kekurangan sumber data, dapat dianalis dengan adanya penerimaan calon Masinis. Dalam penerimaan calon Masinis yang pendaftarannya dilakukan secara online ini, dapat dengan jelas bahwa calon-calon Masinis ini tidak dituntut memiliki daya intelektual yang tinggi. Hal ini diperjelas dengan adanya persyaratan yang harus dipenuhi oleh calon Masinis adalah telah lulus dalam pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) atau dari Sekolah Menengah Kejuruan (SMK)<sup>87</sup>.

Hal ini sangat berpengaruh dengan sistem kerja pada Masinis sendiri, karena dalam perjalanan kereta api yang dikemudikan oleh Masinis ini membutuhkan keahlian dalam menjalankan tugas. Dalam menjalankan tugas, Masinis harus memiliki kecakapan dalam tindakan yang akan dilakukan dan memiliki intelektual yang tinggi untuk menunjang dalam tugasnya.

---

<sup>87</sup> PT.KAI, Persyaratan dan Kriteria Rekrutmen Untuk Masinis dan PPKA, 2012, [http://rekrut.kereta-api.co.id/?option=com\\_itrekrut\\_informasi& act=detail& pengumuman=2](http://rekrut.kereta-api.co.id/?option=com_itrekrut_informasi& act=detail& pengumuman=2) (Diakses Pada Tanggal 9 Mei 2012)

Selain itu standar kesehatan Masinis yang akan menjalankan tugas, selama ini tidak ada standar dari kesehatan masinis yang akan menjalankan tugas. Sebelum melakukan tugas untuk menjalankan kereta api ini, seharusnya PT.KAI mengharuskan para Masinis untuk diperiksa atas kesehatannya. Apabila seorang Masinis dalam kondisi yang tidak sehat, maka dapat digantikan dengan Masinis yang lain untuk menjadi pengganti untuk menjalankan tugas. Hal ini memang harus diperhatikan, karena Masinis sebagai salah satu hal yang penting dalam menyelenggarakan pengoperasian kereta api, hal ini menyangkut dengan keselamatan dari penumpang.

#### **B. Penentuan Pihak yang Bertanggungjawab Pidana dalam PT.KAI Jika Terjadi Kecelakaan Kereta Api**

Penentuan pihak yang bertanggungjawab secara pidana atas kesalahan yang terbukti bersalah dalam hal ini harus sesuai penyidikan yang sudah dilakukan oleh penyidik. Perbuatan yang dianggap merupakan tindak pidana harus memenuhi dari unsur-unsur pada setiap rumusan pasal. Dengan dipidananya seseorang yang bersalah dalam melakukan tindak pidana, maka pertanggungjawaban secara pidana harus diberlakukan. Kecuali terdapat tidak mampunya untuk bertanggungjawab atas tindak pidana yang dilakukan.

Terjadinya kecelakaan yang menyangkut dengan transportasi umum khususnya kereta api, tidak bisa pembebanan pertanggungjawaban secara pidana hanya dibebankan oleh pegawai kereta api, khususnya masinis. Namun pasti terdapat faktor-faktor lain yang dapat menyebabkan kecelakaan



kereta api kecuali atas alasan dasar *human error* saja. Kecelakaan yang terjadi pada kereta api sebagai transportasi yang memiliki sarana, prasarana, dan sistem manajemen yang diberlakukan untuk mengelola perjalanan kereta api.

Dalam setiap bagian yang penting bagi perjalanan kereta api, maka hal ini dapat menjadikan sebab terjadinya kecelakaan. Kecuali atas dasar kesalahan yang dilakukan Masinis sebagai awak perkertaapian, sarana perkeretaapian juga harus sesuai dengan standar kelayakan. Standar kelayakan ini menjadi standar pelayanan yang menjadi tolak ukur pada pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian. Sesuai dengan Pasal 4 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api yang menyatakan bahwa

- (2) “Standar pelayanan minimal dalam perjalanan pada kereta api antar kota sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, paling sedikit meliputi :
  - a. Pintu dan jendela
  - b. Tempat duduk dengan konstruksi tetap yang mempunyai sandaran dan nomor tempat duduk
  - c. Toilet dilengkapi dengan air sesuai dengan kebutuhan
  - d. Lampu penerangan
  - e. Kipas angin
  - f. Rak bagasi
  - g. Restorasi
  - h. Informasi stasiun yang dilewati/disinggahi secara berurutan
  - i. Fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat wanita hamil, anak dibawah 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia
  - j. Fasilitas kesehatan, keselamatan dan keamanan
  - k. Nama dan nomor urut kereta
  - l. Informasi gangguan perjalanan kereta api
  - m. Ketepatan jadwal perjalanan kereta api

Dalam standar yang diberikan penyelenggara sarana perkeretaapian, walaupun dalam faktanya pelayanan umum ini tidak mengakibatkan

kecelakaan kereta api. Namun berkurangnya pelayanan yang diberikan kepada penumpang merupakan pelanggaran terhadap hak-hak dari konsumen yang sesuai dengan Undang-undang Perlindungan konsumen dan tidak ada ketentuan pidana apabila ada pelanggaran hak yang dilakukan oleh produsen, produsen dalam hal ini adalah penyelenggara sarana perkeretaapian.

Selain itu pada kereta api yang digunakan untuk mengangkut penumpang ini juga dapat mengakibatkan kecelakaan terdapat 348 unit kereta api ekonomi yang usianya diatas 30 tahun<sup>88</sup>. Dengan jumlah sampai ratusan kereta api yang sudah memiliki umur mencapai puluhan tahun ini kemungkinan besar dapat terjadi kecelakaan kereta api. Dengan usia kereta api ekonomi yang sudah puluhan tahun inilah tindakan pemerintah dan penyelenggara prasarana kereta api harus tanggap atas kereta api untuk menjaga keselamatan penumpang.

Dalam prasarana perkeretaapian yang sering terjadi adalah pada rel kereta api. Rel kereta api yang sebagian besar merupakan besi, tidak dapat dihindari besi-besi sebagai rel kereta api ini dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab. Pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab inilah yang dengan sengaja melepas pengkait yang menyatu dengan rel kereta api. Pada pencurian rel kereta api ini dapat mengakibatkan kecelakaan kereta api. Pergeseran rel yang sudah terkait dengan besi yang lain, dan sudah tidak terkait kembali, jadi adanya pergeseran antara rel dengan penyangga.

Dengan melihat kecelakaan kereta api yang sudah terjadi pada 2009 yang sesuai dengan penjelasan diatas, maka kenyamanan yang diberikan

---

<sup>88</sup> Ester Meryana, Ratusan Kereta Api Ekonomi Sudah Tua, Kompas.com, <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2012/01/22/20185999/MTI.Ratusan.Kereta.Api.Ekonomi.Sudah.Tua> (Diakses Pada Tanggal 9 Mei 2012)

belum sepenuhnya diberikan. Melihat penumpang kereta api yang tiap tahunnya bertambah, namun tidak ada perbaikan fasilitas yang diberikan perihal dengan kecelakaan kereta api. Sebenarnya yang harus dilakukan oleh pihak PT.KAI sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian ini, semakin banyak yang memilih transportasi perkertaapian, maka pelayanan yang diberikan juga semakin ditambah. Pelayanan yang diberikan tidak hanya pada didalam kereta saja, pelayanan yang dibenarkan yaitu dengan memberikan jaminan keselamatan yang penuh terhadap pengguna jasa kereta api.

Terkait dengan pertanggungjawaban pidana yang selama ini hanya diberikan kepada Masinis atau pihak petugas yang lain, namun dilihat dari kecelakaan yang terjadi selama ini kecelakaan hanya dilihat atas kesalahan Masinis dan petugas yang lain. Faktor-faktor dari kecelakaan kereta api selama ini tidak melihat faktor-faktor yang dapat mengakibatkan kecelakaan kereta api. Dengan adanya faktor-faktor yang lain, maka juga pihak-pihak yang terkait dengan kecelakaan kereta api ini juga harus mempertanggungjawabkan secara pidana.

Melihat faktor –faktor yang dapat mengakibatkan kereta api, dapat disilidiki dalam mengungkap pihak siapa saja yang dapat dimintai pertanggungjawaban dalam kecelakaan kereta api yang melibatkan PT.KAI dengan menganalisis dari beberapa sudut pandang, yaitu :

1. Dari segi prasarana, rel kereta api yang dipergunakan sudah sesuai dengan prosedur yang digunakan, sebagian besar bantalan rel yang digunakan sudah terbuat dari beton yang sebelumnya masih menggunakan dari kayu. Selain itu pengawasan yang dilakukan oleh

penyelenggara kereta api yang kurang mengakibatkan rel kereta api bergeser karena faktor keadaan alam, sehingga mengakibatkan kereta api mengalami anjlok atau keluar dari rel kereta api.

2. Dari segi sarana, dalam kereta api penumpang yang digunakan pada kereta api ekonomi juga merupakan kereta api buatan dari beberapa puluhan tahun yang lalu. Dengan demikian kereta api penumpang yang terdapat roda, dapat tidak berfungsi dengan baik. Dalam kereta lokomotif yang selama ini digunakan pada kereta api ekonomi menggunakan kereta api lokomotif yang berusia puluhan tahun. Hal ini dengan alasan dengan kesesuaian fasilitas pada kereta api ekonomi. Dengan demikian adanya lokomotif yang berusia puluhan tahun tersebut berkurangnya fungsi dari beberapa alat yang dipergunakan. Kemudian untuk
3. Dari segi Sumber Daya Manusia, dalam PT.KAI pada petugas keret api sebagian besar memiliki sumber daya manusia yang kurang. Melihat pada tahun 2010 yang dilihat dalam tingkat pendidikan yang terdapat pada PT.KAI yaitu pada tingkat Sekolah Dasar (SD) sebanyak 5.717, pada tingkat Seklah Lanjut Tingkat Pertama (SLTP) sebanyak 6.728, pada tingkat Sekolah Lanjut Tingkat Atas (SLTA) sebanyak 13.019, pada tingkat Diploma 3 (D3) sebanyak 355, pada tingkat Strata 1 (S1) sebanyak 627, untuk tingkat strata 2 (S2) sebanyak 74<sup>89</sup>. Dengan hal ini mendekati dalam puncak pendidikan, PT. KAI tidak mempunyai

<sup>89</sup> PT.KAI, Pegawai, 2011, <http://www.kereta-api.co.id/tentang-kami/pegawai.html> (Diakses pada Tanggal 9 Mei 2012)

Sumber Daya Manusia yang sesuai dengan kebutuhan yaitu keselamatan penumpang.

4. Dari segi kelayakan awak perkeretaapian, dalam kelayakan dari awak perkeretaapian ini yang dimaksud adalah Masinis. Sebelum menjalankan tugas untuk menjalankan kereta api, seorang Masinis tidak menjalani kelayakan kesehatan.
5. Dari segi sistem kerja yang diberikan PT.KAI, dalam sistem pembagian kerja yang selama ini dipergunakan oleh PT.KAI terhadap Masinis adalah jam kerja 8 jam sesuai dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan. Namun melihat 8 jam seorang masinis menjalankan tugas hanya mengendalikan kecepatan dan memperhatikan rambu-rambu peringatan dalam perlintasan kereta api, rasa jenuh yang dirasakan Masinis sangat besar.

Atas dasar uraian dan penjelasan diatas yang menunjukkan bahwa kesalahan tidak semata-mata atas dasar kelalaian dari Masinis saja. Melihat dengan sarana, prasarana dan kelayakan yang lain, ini merupakan salah satu bentuk atas ketidakpedulian pihak PT.KAI terhadap kenyamanan, keamanan dan keselamatan dari penumpang. Dengan ini seharusnya ada pembebanan pertanggungjawaban yang sama terhadap PT.KAI sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian dan awak perkeretaapian harus diberikan tanggungjawab yang sama agar tidak ada rasa ketidakadilan.

### 1. PT. KAI Sebagai Korporasi yang Bertanggungjawab

Korporasi sebagai subjek hukum yang masih baru dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana membuat pemerintah untuk membuat Peraturan perundang-undangan yang baru dan mengatur korporasi sebagai subjek hukum. Adanya suatu perkembangan di dalam masyarakat inilah yang berkumpul membuat persekutuan untuk dapat menghasilkan laba yang sebesar-besarnya. Persekutuan yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya ini berbagai macam cara dari korporasi untuk mendapatkan keuntungan yang lebih dari pada yang diharapkan. Korporasi tidak hanya mengharapkan sebuah keuntungan saja, namun juga mengharapkan suatu pertanggungjawaban yang harus dilakukan apabila korporasi tersebut telah melakukan tindak pidana.

Direksi sebagai organ yang penting didalam suatu perseroan terbatas ini mewakili dan melakukan pengurusan terhadap perseroan terbatas tersebut pada setiap harinya. Tujuan dari pengurusannya terhadap suatu perseroan terbatas ini diharapkan mampu untuk meningkatkan nilai keuntungan terhadap perseroan terbatas yang diwakilinya. Untuk mencapai tujuannya tersebut, direksi harus diberikan suatu kewenangan yang mendukung untuk mencapai yang memuaskan bagi anggota perseroan terbatas tersebut. Selain untuk mencapai dari tujuan perseroan terbatas tersebut, direksi juga diberikan tanggungjawab terhadap segala tindakan yang dijadikan suatu kebijakan

untuk perseroan terbatas tersebut dalam posisinya sebagai wakil dan anggota dari perseroan terbatas.

Tanggungjawab dari direksi ini pada umumnya adalah<sup>90</sup> :

- a. Direksi bertanggungjawab penuh atas pengurusan perseroan, untuk kepentingan dan tujuan perseroan serta mewakili perseroan baik di dalam maupun di luar pengadilan.
- b. Setiap anggota Direksi wajib dengan itikad baik dan penuh tanggungjawab menjalankan tugas untuk kepentingan dan usaha perseroan.
- c. Setiap anggota Direksi bertanggungjawab penuh secara pribadi apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan huruf (b) di atas.

Dalam penjelasan di atas sudah dijelaskan bahwa pada Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, bahwa di dalam Undang-Undang tersebut tidak jelas atas tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi. Ketidakjelasan dalam penentuan tindak pidana dilakukan ini berpengaruh dengan Undang-undang tersebut. Undang-Undang tersebut dapat dikatakan telah terjadi kekosongan Undang-Undang, karena tidak semua tindak pidana yang bisa dilakukan oleh korporasi diatur.

Sesuai dengan penjelasan di atas yang membahas tentang Pasal 189 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian ini hanya mengatur tentang standar yang diberlakukan oleh badan hukum

<sup>90</sup> Rai Widjaya, *Hukum Perusahaan Perseroan Terbatas*, Kesaint Blanc, Jakarta, 2000 Hal. 67

penyelenggara sarana perkeretaapian. Namun standar yang diberlakukan pada pasal ini belum dirasa cukup jelas. Ketidajelasannya ini terletak pada standar yang diberikan oleh Undang-Undang untuk diterapkan ke badan hukum yang bersangkutan, tidak ada di dalam penjelasan Undang-Undang yang mengatur apa saja yang merupakan bagian dari standar.

Campur tangan dari Pemerintah sebagai pembuat Undang-Undang sangat diperlukan. Hal ini mengacu pada terjadinya kekaburan dalam Undang-Undang dan harus dibenahi. Selain itu pada Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ini juga terjadi kekosongan dalam Undang-undang, yaitu pada badan usaha yang menyelenggarakan Perkeretaapian ini apabila tidak memenuhi keselamatan dan nyaman dari penumpang kereta api dapat dikenai pidana. Hal ini dikaitkan dengan pemenuhan kebutuhan masyarakat akan transportasi yang sesuai dengan harapan semua masyarakat, yaitu transportasi kereta api yang memperhitungkan kenyamanan, keselamatan, keamanan, cepat dan biaya murah.

Kecelakaan kereta api yang setiap tahunnya dapat terjadi, ini sebuah pemandangan yang biasa di Indonesia melihat kecelakaan kereta api. Hal ini secara langsung menunjukkan bahwa PT.KAI sebagai badan usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian, tidak melakukan tindakan yang dapat memberikan keselamatan penumpang yang menjadi prioritas terbesar, dengan kata lain selama ini PT.KAI masih melakukan kelalaian dalam keselamatan, kenyamanan, dan



keamanan bagi penumpang. Secara langsung PT.KAI telah melanggar Pasal 4 Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perindungan konsumen yang telah nyata PT.KAI melanggar atas hak dari penumpang yaitu hak atas kenyamanan, kemandan dan keselamatan dalam perjalanan kereta api. Hal ini merupakan kesalahan dari PT.KAI yang tidak mengedepankan faktor keselamatan penumpang, namun telah mengesampingkan keselamatan penumpang dibandingkan dengan laba yang akan dihasilkan.

PT.KAI sebagai penyelenggara sarana Perkeretaapian ini dapat dikenai hukuman secara pidana, atas kesalahan dari PT.KAI sendiri karena telah lalai dalam melakukan pengawasan terhadap awak perkeretaapian sampai dengan sarana perkertaapian. Selain itu terdapatnya biaya yang sangat kurang bagi perawatan kereta api, sehingga perawatan kereta api juga sesuai dengan dana yang sudah disiapkan. Awak dari perkeretaapian dalam hal ini adalah Masinis juga diberikan gaji yang minimal atau tidak sesuai dengan tugas yang dijalani. Pengawasan dan peningkatan yang berupa dana keuangan ini merupakan hal yang paling penting untuk meningkatkan keselamatan bagi penumpang itu sendiri. Selain itu kecelakaan yang terjadinya pastinya akan merugikan bagi penumpang dan PT.KAI itu sendiri.

Kecelakaan kereta api yang secara tidak langsung melibatkan PT.KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian dapat dikatakan sebagai kesalahan dari PT.KAI. Kesalahan yang diberikan untuk PT.KAI ini didasarkan pada sistem pengaturan dan pengawasan terhadap awak

perkeretaapian khususnya Masinis dapat dikatakan masih kurang. Dasar inilah yang melandasi bahwa PT.KAI harus dikenai jeratan hukum, hal inilah yang menyadarkan bahwa PT.KAI bagian yang sangat penting untuk menyelenggarakan perkeretaapian yang dapat memenuhi kebutuhan hidup masyarakat dalam bidang transportasi. Dengan adanya Peraturan Perundang-undangan yang mengatur tentang badan hukum sebagai subjek hukum ini, harus diperbaiki dan dijalankan dengan tegas untuk dapat menyetarakan badan hukum sebagai subjek hukum yang telah melakukan kesalahan.

Pertanggungjawaban yang hanya dibebankan kepada badan hukum sebagai penyelenggara sarana perkertaapian, namun terdapat pembebanan pertanggungjawaban terhadap pihak lain, yaitu pihak masinis sebagai pengemudi kereta api. Dengan kata lain, pertanggungjawaban yang hanya dibebankan kepada PT.KAI belum cukup untuk memberikan jeratan hukum kepada pihak yang bertanggungjawab, serta untuk memberikan rasa jera kepada pihak yang melakukan kesalahan. Hal ini memang sangat diharapkan agar PT.KAI tidak lari dari jeratan hukum terutama dalam hal memperhatikan keadaan dalam lingkungan kerjanya.

Sesuai dengan teori organ, segala perbuatan organ (Rapat umum pemegang saham, Direksi dan Komisaris) dapat dikatakan sebagai perbuatan badan hukum<sup>91</sup>. Namun ketika organ-organ dalam korporasi

---

<sup>91</sup> Setiyono, *Kebijakan Formulasi Tentang Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Di Bidang Perlindungan Konsumen*, Disertasi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2011 Hal 48

sudah melakukan tugasnya sesuai dengan undang-undang dan anggaran dasar dalam korporasi tersebut, yang melaksanakan tugas ternyata menjadi penyebab dari luka-luka atau cacat bahkan kemungkinan penumpang mengalami meninggal dunia, merupakan perbuatan badan hukum yang dapat dijatuhi pidana atau tindak pidana yang dilakukan badan hukum atau korporasi.

Bentuk pelanggaran yang telah dilakukan oleh PT.KAI sehingga mengakibatkan kecelakaan kereta api dan menimbulkan korban jiwa. Dengan hal ini PT.KAI sebagai badan usaha yang menyelenggarakan sarana Perkeretaapian telah melanggar Pasal 189 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang ancaman hukumannya dapat dipidana paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan dipidana denda paling banyak lima ratus juta rupiah. Selain itu yang berkaitan dengan Pasal 189 yaitu pada Pasal 28 yang menyatakan bahwa dapat dikenai sanksi administratif berupa teguran tertulis, pembekuan ijin dan pencabutan ijin operasi. Namun terdapat kendala pada Pasal 189 yang tidak mengatur secara jelas unsur-unsur tindak pidana yang dikenakan dengan Pasal 189.

Dengan pelanggaran yang dilakukan oleh PT.KAI ini harus diwakili dari organ dalam PT.KAI. Dalam penentuan siapa yang harus dimintai pertanggungjawaban dalam PT.KAI ini dapat dikaitkan dengan beberapa undang-undang yang bersangkutan dengan penentuan pihak dalam korporasi yang seharusnya dimintai pertanggungjawaban pidana.

a. Berdasarkan Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang  
**Perlindungan Konsumen**

Kecelakaan kereta api yang telah melanggar hak dari pengguna jasa / konsumen sesuai dengan Pasal 4 huruf a, namun di dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, palaku tidak dapat dikenai sanksi apa pun apabila telah melanggar pasal tersebut. Hal ini yang tidak dapat menjerat PT.KAI tentang pelanggaran yang sudah dilakukan melalui melanggar dari hak pengguna jasa.

Penentuan subjek hukum pada Undang-undang No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ini sudah jelas pada Pasal 1 Angka 3 yang menyatakan bahwa :

“Pelaku Usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi”.

Pasal ini lah yang menjelaskan korporasi merupakan subjek hukum pada Undang-Undang ini. Kemudian dalam penentuan pihak yang harus melakukan tanggungjawab terhadap tindakan yang sudah melanggar hukum ini adalah pada Pasal 61 Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang menyatakan bahwa “*penuntutan pidana dapat dilakukan terhadap pelaku usaha dan/atau pengurusnya*”.

Dengan bisa dituntutannya pelaku usaha dan/atau pengurusnya atas segala pelanggaran hukum yang dapat dikenai secara pidana. Dengan demikian PT.KAI selaku korporasi dan pelaku usaha dalam Undang-undang No. 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dapat dikenai pertanggungjawaban secara pidana. Namun di dalam Undang-Undang ini tidak dijelaskan secara pasti pelaku usaha dan/atau pengurusnya pada jabatan apa yang harus mewakili korporasi dalam Persidangan.

**b. Berdasarkan Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian**

Sistem perkeretaapian yang selama ini dijalankan oleh PT.KAI sebagai satu-satunya Perseroan Terbatas yang menjalankan sebagai penyelenggara sarana Perkeretaapian. Adanya suatu kebebasan pihak swasta untuk menjalankan tugas sebagai penyelenggara perkeretaapian ini sangat bagus, karena dalam waktu terakhir ini dibutuhkan suatu persaingan sehat untuk dijadikan motivasi penyelenggara perkeretaapian memberikan fasilitas yang lebih baik untuk menarik perhatian dari penumpang.

Kejadian kecelekaan kereta api yang disebabkan segala faktor ini memang yang hanya bertanggungjawab adalah Masinis sebagai pelaku tunggal dalam kecelakaan kereta api yang disebabkan atas kelalaian dari masinis. Berbeda dalam kecelakaan kereta api yang disebabkan karena kurangnya pengawasan terhadap prasarana

perkeretaapian. Perbedaan ini terletak pada pertanggungjawaban yang tidak sesuai dengan rasa keadilan. Mungkin masyarakat mengetahui bahwa selama ini yang diberitakan tentang kecelakaan kereta api hanyalah kecelakaan kereta api yang disebabkan karena kelalaian Masinis, namun tidak ada pemberitaan kecelakaan kereta api yang disebabkan karena sistem manajemen dan prasarana yang tidak memungkinkan yang menjadi penyebab kecelakaan kereta api atau dengan kata lain bahwa tindak pidana yang dilakukan pada penyelenggara sarana dan prasarana yang berkaitan dengan korporasi tidak pernah dimintai pertanggungjawaban secara pidana.

Didalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 ini terdapat pasal-pasal yang menyebutkan bahwa penyelenggara sarana maupun prasarana perkeretaapian dapat dimintai pertanggungjawaban apabila dalam melaksanakan tugas mengalami kesalahan dan perbuatannya telah melanggar hukum. Dalam Pasal 157 ayat (1) yang menyatakan bahwa *“Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggungjawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian kereta api”*. Dalam Pasal 1 angka 17 yang menyatakan bahwa *“penyelenggara perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum”* dirasa cukup jelas bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang merupakan Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Swasta atau Badan Hukum

Indonesia yang khusus didirikan untuk perkereta apian. Berarti bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian sebagai korporasi harus bertanggungjawab atas pengoperasian kereta api yang menyebabkan kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia. Dari penjelasan Pasal 157 ayat (1) menjelaskan bahwa korporasi hanya bertanggungjawab hanya berupa memberikan ganti rugi dan santunan terhadap para korban. Selain itu pada penjelasan Pasal 157 ayat (1) tidak menjelaskan tentang pengoperasian yang dimaksud dapat mengakibatkan kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia. Penjelasan yang diberikan pada pasal tersebut tidak diberikan suatu kriteria pengoperasian yang dapat menimbulkan kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia.

Pada pasal yang lain yang dapat dituntut pertanggungjawaban pidana pada Pasal 189 yang menyatakan bahwa :

“penyelenggara sarana perkeretaapian yang mengoperasikan sarana perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelayakan operasi sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian harta benda atau barang, dipidana dengan pidana paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denada paling banyak Rp.500.000.000 (lima ratus juta rupiah)”

Dalam pasal ini membahas tentang penyelenggara sarana perkeretaapian yang tidak memenuhi standar kelayakan pengoperasian. Namun dalam penjelasan Pasal 189 ini tidak dijelaskan kelayakan operasi yang dimaksudkan tidak jelas sehingga pasal ini dapat dikatakan kabur dengan alasan tidak ada penjelasan yang memperkuat dengan pasal ini. Dalam penjelasan

Pasal 189 dijelaskan mengenai bahwa penentuan pihak yang harus bertanggungjawab atas tindak pidana yang dilakukan. Dalam penjelasan Pasal 189 yang menyatakan bahwa yang dipidana adalah pengurus dari penyelenggara Sarana Perekretaapian sebagai korporasi. Pengurus dalam hal ini adalah orang-orang yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktural organisasi korporasi yang bertindak untuk dan atas ama korporasi atau demi kepentingan korporasi, berdasarkan hubungan lain dalam lingkup usaha korporasi tersebut, baik sendiri-sendiri atau bersama-sama.

**c. Berdasarkan Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas**

Dalam menjalankan suatu usaha, pelaku usaha mengumpulkan modal dengan beberapa orang untuk yang memiliki tujuan yang sama. Tujuan inilah yang dapat membentuk suatu Perseroan Terbatas (PT). Hal ini dijelaskan pada Pasal 1 Angka 1 Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas yang menyatakan bahwa :

“Perseroan Terbatas, yang selanjutnya disebut perseroan adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal besar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksana”

Di dalam Perseroan Terbatas terdapat organ yang melakukan usaha yang sesuai dengan tujuan dari Perseroan Terbatas itu sendiri. Sesuai dengan Pasal 1 Angka 3 yang menyatakan bahwa “*Organ Perseroan adalah rapat umum pemegang saham (RUPS),*



*Direksi dan Dewan Komisaris*". Dimaksudkan dalam Pasal 1 angka 3 ini bahwa organ dari perseroan terbatas ini adalah Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS), Direksi dan Dewan Komisaris. Hal ini sebagai organ penting dari suatu Perseroan Terbatas yang menjalankan segala kegiatan yang sesuai dengan tujuan dari Perseroan Terbatas tersebut. Di dalam Pasal 1 angka 5 yang menyatakan bahwa :

“Direksi adalah organ Perseroan yang berwenang dan bertanggungjawab penuh atas pengurusan perseroan untuk kepentingan perseroan, sesuai dengan maksud dan tujuan perseroan serta mewakili perseroan, baik didalam maupun di luar pengadilan sesuai dengan ketentuan anggaran dasar”.

Dari definisi dan batasan yang diberikan dalam Undang-undang perseroan terbatas maka unsur-unsur tentang Direksi adalah<sup>92</sup> :

1. Organ perseroan.
2. Yang bertanggungjawab penuh atas pengurusan perseroan.
3. Untuk kepentingan dan tujuan perseroan.
4. Mewakili perseroan, baik dalam maupun diluar pengadilan, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Kedudukan yang sama pentingnya di dalam Perseroan Terbatas adalah Dewan Komisaris. Di dalam Pasal 1 angka 6 yang menyatakan bahwa :

“Dewan Komisaris adalah organ perseroan yang bertugas melakukan pengawasan secara umum dan/atau khusus sesuai dengan anggaran dasar serta memberi nasehat kepada direksi.”

<sup>92</sup> Edi Yunara, *Korupsi dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005 Hal. 20

Dari pasal-pasal diatas, Direktur dan Dewan Komisaris memiliki hal yang penting di dalam Perseroan Terbatas. Hal yang penting ini menyangkut dengan kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Direktur atau Dewan Komisaris mengenai kesuksesan yang menjadi tujuan dari Perseroan Terbatas. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Direktur atau Dewan Komisaris bertanggungjawab sepenuhnya atas setiap tindakan kepengurusan perseroan untuk kepentingan dan tujuan perseroan, serta mewakili perseroan baik didalam maupun di luar pengadilan<sup>93</sup>. Sesuai dengan Pasal 92 ayat (1) yang menyatakan bahwa *“Direksi menjalankan pengurusan untuk kepentingan perseroan dan sesuai dengan maksud dan tujuan perseroan.”*

Hubungan kerja yang terjalin antara Direksi dengan perseroan merupakan hubungan kerja biasa seperti karyawan perseroan. Sebagai suatu hubungan kerja perburuhan, Direksi wajib melakukan tugas yang diberikan oleh perseroan dengan baik, jika Direksi tidak melakukan tugas dengan baik, maka tanggungjawab secara pribadi atas setiap perbuatannya yang menyimpang dan kewenangan yang diberikan<sup>94</sup>.

Hal inilah yang memaksa seorang Direksi harus memiliki standar integritas dan kualitas tinggi, trampil, serta bertindak untuk kepentingan perseroan. Seorang Direksi harus mampu mengartikan

<sup>93</sup> Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja, *Seri Hukum Bisnis : Perseroan Terbatas*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1999 Hal. 119

<sup>94</sup> *Ibid.* Hal. 122

dan melaksanakan kebijaksanaan secara baik demi kepentingan PT. Untuk memajukan, meningkatkan nilai saham, menghasilkan keuntungan pada PT<sup>95</sup>.

Dalam fakta yang terjadi pada kecelakaan kereta api kesalahan yang dapat menyebabkan kecelakaan kereta api adalah seorang Masinis dan sistem manajemen dari PT.KAI. Sesuai dengan kecelakaan kereta api yang disebabkan kesalahan Masinis dan Sistem Manajemen, maka yang wajib bertanggungjawab secara pidana adalah Direksi.

Pertanggungjawaban yang dikenai pada Direksi ini merupakan pertanggungjawaban secara pribadi pada diri Direksi. Direksi yang mempunyai kewenangan pada setiap kebijakan yang dikeluarkan dan diterapkan untuk memajukan perseroan. Kebijakan yang dikeluarkan pada PT.KAI ini memang tidak sesuai dengan kondisi di lapangan. Contohnya adalah pada pemberlakuan jam kerja pada Masinis yang menjalankan tugas. Seorang masinis menjalankan tugasnya delapan jam perhari, namun dengan melihat kondisi Masinis dalam menjalankan tugas, tidak memungkinkan sekali seorang Masinis menjalankan tugas delapan jam setiap hari. Selain itu kondisi kesehatan Masinis yang tidak diketahui oleh PT.KAI yang membuat seorang Masinis memaksakan kondisi untuk menjalankan tugas.

---

<sup>95</sup> Zarman Hadi, *Karakteristik Tanggung jawab Pribadi Pemegang Saham, Komisaris dan Direksi dalam Perseroan Terbatas*, UB Press, Malang, 2011 Hal 117

## 2. Masinis yang Bertanggungjawab

Transportasi kereta api di Indonesia yang semuanya masih mengandalkan tenaga manusia untuk mengatur atau mengemudikan kereta api. Adanya ikut campur tangan manusia untuk mengatur atau mengemudikan kereta api tidak dapat dipungkiri apabila kesalahan tersebut dapat muncul. Kesalahan yang disebabkan karena faktor manusia inilah yang sebagian besar menjadi faktor kecelakaan sering terjadi. Dalam Pasal 1 angka 15 yang menyatakan bahwa "*Awak sarana perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh penyelenggara sarana perkeretaapian selama perjalanan kereta api*". Dalam hal ini masinis merupakan salah satu bagian dari awak sarana perkeretaapian.

Dalam kesalahan yang dilakukan oleh Masinis sebagai pengemudi kereta api, dapat timbul dari beberapa faktor. Faktor tersebut dapat berasal dari diri Masinis tersebut mulai dari kesehatan diri Masinis, sampai dengan pikiran yang dirasakan oleh Masinis. Dengan kondisi kesehatan yang menurun dan pikiran yang dirasakan oleh Masinis itu sendiri dapat mengakibatkan kurangnya *sensitifitas* dari Masinis tersebut dapat berkurang. Terbukti pada kecelakaan kereta api logawa pada pertengahan tahun 2010 di Madiun, ternyata kondisi Masinis yang sedang menjalankan tugas tidak stabil dan dengan kondisi tidak siap untuk menjalankan tugas.

Berkaitan dengan pertanggungjawaban yang dibebankan untuk Masinis ini dikarenakan Masinis tidak mengikuti tata tertib yang

sudah diatur. Kesalahan tersebut dimaksudkan bahwa seorang Masinis melanggar rambu lalu lintas di dalam perjalanan kereta api sehingga mengakibatkan kecelakaan kereta api. Hal ini memang sering terjadi pada kelebihan kecepatan sehingga rel kereta api yang seharusnya dilewati dengan kecepatan tertentu tersebut kelebihan kecepatan dan mengakibatkan kecelakaan kereta api tidak dapat dihindari.

Sebagian besar pada kecelakaan kereta api memang disebabkan dari *human error*, namun kesalahan manusia ini juga dapat atas dasar dari faktor yang sudah dijelaskan diatas. Faktor dari kesehatan yang sebagian besar dapat terjadi. Pada saat sebelum menjalankan tugas, seorang Masinis tidak diperiksa kesehatannya oleh bagian kesehatan dari PT.KAI. Hal inilah yang tidak dapat dijadikan seorang Masinis menjadi pelaku tunggal dalam kecelakaan kereta api. Tidak menjadi pelaku tunggal inilah, maka PT,KAI dapat menjadi pelaku yang secara tidak langsung ikut andil dalam penyebab terjadinya kecelakaan kereta api.

Namun dalam fakta yang terjadi, kecelakaan kereta api yang disebabkan *human error*, Masinis dikenai pasal tentang kealpaan. Pada Pasal 359 dan Pasal 360 yang mengatur tentang kealpaan yang menyebabkan matinya orang lain atau luka-luka, Pasal 361 KUHP yang menjelaskan tentang kealpaan saat menjalankan jabatannya. Pada pasal tersebut yang menjelaskan tentang matinya seseorang dan luka-luka atas kealpaan.

### 3. Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang Bertanggungjawab

Pertanggungjawaban yang dapat dikenakan pada penyelenggara prasarana perkeretaapian dapat dikenai atas dasar kesalahan yang dilakukan. Kesalahan ini difokuskan pada prasarana perkeretaapian saja, sesuai dengan Pasal 1 angka 3 yang menyatakan bahwa "*Prasarana perkertaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan*". Pemfokusan ini ditujukan pada rel kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasi dalam pengoperasian kereta api.

Badan hukum yang menjalankan dan menyelenggarakan prasarana perkeretaapian ini di Indonesia adalah PT.INKA yang memang secara khusus melakukan kerjasama dengan PT.KAI. Pada intinya PT.INKA sebagai penyelenggara prasarana perkertaapian dan PT.KAI sebagai penyelenggara sarana perkertaapian.

Sebelum tahun 2011 sebagian besar pulau jawa, bantalan rel yang digunakan masih menggunakan bantalan rel yang terbuat dari kayu. Namun setelah sering terjadi kecelakaan kereta api yang disebabkan bergesernya rel kereta api dari bantalan rek kereta api, maka seluruh rel kereta api di pulau jawa sudah diganti dengan bantalan rel yang terbuat dari beton.

Tindak pidana lain yang dapat menyebabkan kecelakaan kereta api adalah pencurian rel kereta api. Hal ini memang sering terjadi

pada setiap daerah, mulai dari rel kereta api dan pengait dari rel menuju bantalan rel kereta api. Secara tidak langsung dengan dicurinya pengkait rel kereta api, maka benar kemungkinan rel tersebut dapat bergeser dengan banyaknya kereta api yang melewati rel kereta api.

Hal ini dapat diatasi dengan pengawasan yang dilakukan penyelenggara kereta api, agar pengkait yang hilang segera diganti dan tidak membahayakan kereta api yang akan melewati.

Penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam hal ini adalah PT.INKA dapat dikenai pertanggungjawaban secara pidana karena telah lalai dalam pengawasan dan standar perawatan terhadap perlintasan kereta api sebagai jalan dari kereta api. Hal yang mengenai pengawasan dan standar perawatan diatur dalam Pasal 21 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa :

Perawatan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf c wajib :

- a. Memenuhi standar perawatan prasarana perkertaapian.
- b. Dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang prasarana perkeretaapian.

Namun di dalam Undang-undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian tidak memuat adanya pengaturan pidana yang menyatakan Pasal 21 dilanggar dapat diancam hukuman pidana.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

1. Bentuk pertanggungjawaban yang akan timbul, apabila kereta api mengalami kecelakaan yang didasarkan atas beberapa faktor yang menyebabkan dari kecelakaan kereta api. Namun dengan adanya keterbatasan aturan-aturan yang membahas tentang kecelakaan kereta api, maka pertanggungjawaban PT.KAI dalam kecelakaan kereta api dapat dilihat dengan beberapa peraturan perundang-undangan. Pertanggungjawaban berdasarkan Undang-undang No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen yang secara jelas menjelaskan tentang hak-hak dari konsumen yang meliputi dari kenyamanan dan keselamatan dinyatakan pada Pasal 4 huruf a. Dengan adanya Pasal tersebut PT.KAI sudah dapat dikatakan melanggar dari Pasal 4 huruf a tersebut. Namun di dalam Undang-undang tentang perlindungan Konsumen ini tidak terdapat ketentuan sanksi pidana, apabila telah melanggar hak-hak dari konsumen yang dinyatakan dalam Pasal 4 Huruf a tersebut. Berbeda dalam Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terdapat beberapa pasal yang membahas tentang kecelakaan. Pada Pasal 189 yang membahas tentang kecelakaan yang disebabkan atas tidak dipenuhinya standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun dan denda lima ratus juta rupiah. Selain pasal tersebut, terdapat Pasal 206 yang menjelaskan tentang kecelakaan kereta api yang disebabkan oleh kelalaian dari Masinis.



2. Penentuan pihak yang sesuai dengan Pasal 61 Undang-undang-No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen ini yang dinyatakan sangat jelas bahwa pelaku usaha dan/atau pengurusnya dapat dituntut pidana atas tindakan yang diambil oleh pelaku usaha dan/atau pengurusnya. Dalam penjelasan Pasal 189 Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ini sudah terdapat penjelasan bahwa orang-orang yang memiliki kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi yang bertindak atas nama korporasi. Dalam Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, yang tidak diatur secara tegas siapa yang wajib bertanggungjawab di dalam Perseroan Terbatas. Namun dapat disimpulkan bahwa dari tujuan Perseroan terbatas seorang Direksi dapat menentukan kebijakan yang akan diterapkan dalam perseroan terbatas. Apabila kebijakan yang ditentukan tersebut dapat dikatakan menyimpang, maka secara pribadi Direksi dapat dimintai pertanggungjawaban. Masinis ditentukan yang bertanggungjawab, apabila telah lalai dalam menjalankan tugas yang mengakibatkan kecelakaan. Namun penyelenggara prasarana perkeretaapian dimintai pertanggungjawaban apabila dalam kecelakaan kereta api tersebut yang disebabkan oleh prasarana perkeretaapian yang tidak sesuai standar perawatan yang sudah ditentukan.

## **B. Saran**

1. Bagi Pemerintah

Diharapkan pemerintah harus melakukan pengawasan terhadap PT.KAI sebagai penyelenggara perkeretaapian, sehingga PT.KAI melakukan tugasnya sesuai dengan standar yang sudah ditentukan. Selain itu

pemerintah juga diharapkan melakukan perbaikan terhadap Undang-undang Perkeretaapian yang aturan-aturan mengenai perbuatan melawan hukum yang dilakukan penyelenggara kereta api (Badan Hukum) yang dirasa masih lemah dalam ketentuan pidana. Selain itu di dalam Undang-undang Perkeretaapian yang selama ini hanya beberapa pasal yang mengatur mengenai keselamatan penumpang, diharapkan pemerintah memberikan pasal yang lebih banyak mengatur tentang keselamatan penumpang.

## 2. Bagi PT.KAI

Diharapkan PT.KAI dalam melakukan pengawasan terhadap sarana perkeretaapian. Dari pengawasan inilah diharapkan kecelakaan-kecelakaan yang setiap tahunnya dapat terjadi dapat berkurang dengan adanya pengawasan yang dilakukan dengan benar dan didukung oleh beberapa pihak. Pengawasan ini dilakukan pada komponen-komponen yang paling penting dalam pengoperasian kereta api. Mulai dari lokomotif sebagai pendorong atau kereta penggerak sampai gerbong yang digunakan untuk mengangkut penumpang atau barang. Selain itu dapat memberikan pelayanan yang terbaik bagi penumpang yang memperhatikan hak-hak dari konsumen yang sesuai dengan Undang-undang tentang Perlindungan Konsumen. Selain itu, Masinis yang menjalankan tugas mengemudikan kereta api, sebaiknya diberikan perlakuan yang terbaik, karena dalam tugasnya mempunyai tanggungjawab yang sangat besar terhadap keselamatan penumpang.

### 3. Bagi Masyarakat

Diharapkan masyarakat menjadi control sosial yang tinggi terhadap perbuatan yang dicerminkan melalui pelayanan dalam lingkungan perkeretaapian.



## DAFTAR PUSTAKA

## BUKU

Adami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana*, Raja Grafindo Persada, Malang

Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja, 1999, *Seri Hukum Bisnis : Perseroan Terbatas*, Raja Grafindo Persada, Jakarta

Bambang Poernomo, 1985, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta

Celina Tri Siwi, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta

Edi Yunara, 2005, *Korupsi dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Citra Aditya Bakti, Bandung

Johnny Ibrahim, 2008, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang

Masruchin Ruba'i, 2001, *Asas-Asas Hukum Pidana*, UM Press, Malang

Moeljatno, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta

Muhammad Mustofa, 2010, *Kleptokrasi Persekongkolan Birokrat-Korporat sebagai Pola White Collar Crime di Indonesia*, Prenada Media, Jakarta

Mukti Fajar dkk, 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta

Muladi, 2010, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Kencana Prenada Media Group

Peter Mahmud, 2010, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta

Rai Widjaya, 2000, *Hukum Perusahaan Perseroan Terbatas*, Kesaint Blanc, Jakarta

Sahetapy, 2002, *Kejahatan Korporasi*, Rafika Aditama, Bandung

Satjipto Rahardjo, 1983, *Masalah Penegakan Hukum*, Bandung, Sinar Baru, Bandung

Setiyono, 2009, *Kejahatan Korporasi*, bayumedia publishing, Malang

Soerjono Soekanto, 1983, *Penegakan Hukum*, BPHN & Binacipta, Jakarta,

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

Suryo Hapsoro, 2006, *Jalan Rel*, Beta Offset, Yogyakarta

Wijono Prodjodikoro, 1986, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Eresco, Bandung

Yusuf Shofie, 2002, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta

Zulfiar Sani, 2010, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, UI Press, Jakarta

### **PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Kitab Undang-undang Hukum Pidana

Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas

Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Orang dengan Kereta Api

### **INTERNET**

Diakses pada tanggal 11 Februari 2012 <http://www.kereta-api.co.id/informasi-media/keselamatan/220-kebijakan-keselamatan.html>

Jumlah Kecelakaan Kereta Api

[http://perkeretaapian.dephub.go.id/index.php?option=com\\_content&view=article&id=61&Itemid=62](http://perkeretaapian.dephub.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=61&Itemid=62) (diakses pada tanggal 7 Maret 2012)

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Sejarah Perkembangan

Transportasi di Indonesia, 2009,

<http://www.dephub.go.id/view/profil/sejarah/> (Diakses pada tanggal 19

April 2012)

Ruslan Buhari, 2010, *Kemhub Kirimkan Tim Evaluasi Perjalanan KA Logawa*,

[http://www.antaraneews.com/berita/1277815845/kemhub-kirimkan-tim-](http://www.antaraneews.com/berita/1277815845/kemhub-kirimkan-tim-evaluasi-perjalanan-ka-logawa)

[evaluasi-perjalanan-ka-logawa](http://www.antaraneews.com/berita/1277815845/kemhub-kirimkan-tim-evaluasi-perjalanan-ka-logawa) (diakses pada tanggal 19 April 2012)

*Tipologi Penelitian Bahan Hukum*, Muliadi Nur, 2008,

<http://muliadinur.wordpress.com/2008/07/16/tipologi-penelitian-hukum/>

(diakses pada tanggal 12 April 2012)

Turiman Fachturaman Nur, 2009, *Memahami Konsep Penegakan Hukum Sebuah*

*Catatan*, [http://rajawaligarudapancasila.com/2011/05/memahami-konsep-](http://rajawaligarudapancasila.com/2011/05/memahami-konsep-penegakan-hukum-sebuah.html)

[penegakan-hukum-sebuah.html](http://rajawaligarudapancasila.com/2011/05/memahami-konsep-penegakan-hukum-sebuah.html) (diakses tanggal 15 Maret 2012)

## SKRIPSI

I Dewa Made Suartha, *Perkembangan Sistem Pertanggungjawaban Pidana Dan Relevansinya Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, Skripsi tidak diterbitkan, Denpasar, Fakultas Hukum Universitas Udayana

## DISERTASI

Setiyono, *Kebijakan Formulasi Tentang Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Di Bidang Perlindungan Konsumen*, Disertasi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2011



MHS

**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN**  
**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**  
**FAKULTAS HUKUM**  
 FACULTY OF LAW BRAWIJAYA UNIVERSITY  
 JALAN MAYJEN HARYONO 169 MALANG 65145  
 TELP. (0341) 553898 - 551611 PES. 201 - 202 FAX. (0341) 566505

### SURAT PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI

Nomor : 119 /UN.10.1/AK/2012

31/12

Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, memperhatikan surat usulan pembimbing oleh Ketua Bagian Hukum Pidana Tanggal 20 Maret 2012 dengan ini menetapkan :

N a m a : Ismail Navianto,SH.MH  
 (Pembimbing Utama)

N a m a : Alfons Zakaria,SH.LLM  
 (Pembimbing Pendamping)

Sebagai pembimbing skripsi mahasiswa program S-1 (Strata-1) :

N a m a : Adhymas Panji H

No. Pokok Mhsw. : 0810113005

Program : **Strata satu (S-1) Reguler**

Program Kekhususan : Hukum Pidana

Judul Skripsi : **"PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PADA PT.KAI TERHADAP KECELAKAAN KERETA API"**

Demikian surat penetapan ini dikeluarkan untuk dilaksanakan dengan berpedoman pada SK. Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Nomor 169/SK.FH/2011 tentang Peraturan Penyelenggaraan Program Pendidikan Sarjana Ilmu Hukum, tanggal 26 Juli 2011.

*Ketentuan ini berlaku 6 (enam) bulan sejak saat penetapannya.*

Ditetapkan di : M A L A N G  
 Pada Tanggal : 2 1 MAR 2012



**DR. SIHABUDIN, SH.MH.**  
 NIP. 19591216 198503 1 001

Tembusan Kepada Yth :

1. Ketua Bagian ybs;
2. Dosen ybs;
3. Mahasiswa ybs;
4. Arsip



ENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS HUKUM  
Jalan Mayjen. Haryono No. 169 Malang 65145  
0341) 553898 - 551611 Psw. 201 - 202 Fax. (0341) 586505

**KARTU BIMBINGAN SKRIPSI**

Nama Mahasiswa : **ADHYMAS PRANZI H.**  
No. Induk : **0810113005**  
Judul Skripsi : **PERTANGGUNG JAWABAN PIDANAPADA PT. KALITRA KECELAKAN KERETA API**  
Bimbingan mulai : **28 MARET 2012**  
Bimbingan selesai : **28 JUNI 2012**

Dosen Pembimbing Utama : **ISKAPIL NIAVIANTO SH, MAH.**  
Dosen Pendamping : **ALDONIS ZAKARIA SH, L.L.M.**  
Jekan : **No. 119 / UN. F. 10.1 / AK / 2012**  
Tgl. : **21 MARET 2012**

Tanggal	Bimbingan yang diberikan oleh Dosen		KETERANGAN / CATATAN
	Pembimbing I	Pembimbing II	
Maret - 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Membenarkan Kisi-kisi tentang BAB I sampai BAB II</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Memambatkan Materi Pada BAB II Tinjauan Pustaka, Khususnya Pada Tinjauan Umum tentang Konflik sebagai Subjek Hukum.</li> <li>- Kesediaan penulisan pada footnote yang mengambill pada internet.</li> <li>- Penambahan sub-sub yang akan kontroversi</li> <li>- Aseskal kalimat kegunaan, ada tidak di berikan footnote</li> <li>- Berdikain penulisan yg benar amalah pada bab dan terdapatnya. unguang.</li> <li>- Penambahan Bab-Bab untuk Bab dan</li> <li>- Penam baban laka- nam pada sub- bagian dan BAB IV.</li> <li>- Daftar pustaka mena abjad.</li> <li>- pada BAB V- kesimpulan, hasil of bncchi dteksi dengan pminun narasial</li> <li>- ketesediaan dalam penulisan foot notek.</li> </ul>	
April - 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mambuat Rumusan masalah ke 1 yang di- malsial dengan pertanyang jawaban di pialua</li> <li>- PT- KHL kethat banyu pany rumusan masalah ke 1 as hambah dengan kth- kaly Bnditi, Skripsi kinyapat Bnditi pndangny pany bany pialua</li> <li>- PT- KHL</li> <li>- BAWA bnditi konyptual</li> <li>- Penampian bnditi dafar pustaka</li> </ul>		
Mai 2012			
Juni 2012			

Mengetahui  
Bagian :   
Dosen Pembimbing Pendamping :   
Dosen Pembimbing Utama :   
Malang, .....