

**PERTANGGUNGJAWABAN KECELAKAAN KERETA API TINJAUAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH (STUDI KANTOR
DAERAH OPERASIONAL SURABAYA)**

SKRIPSI

Oleh:

**Fauzi Abdilah
NIM 13220062**



HUKUM BISNIS SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

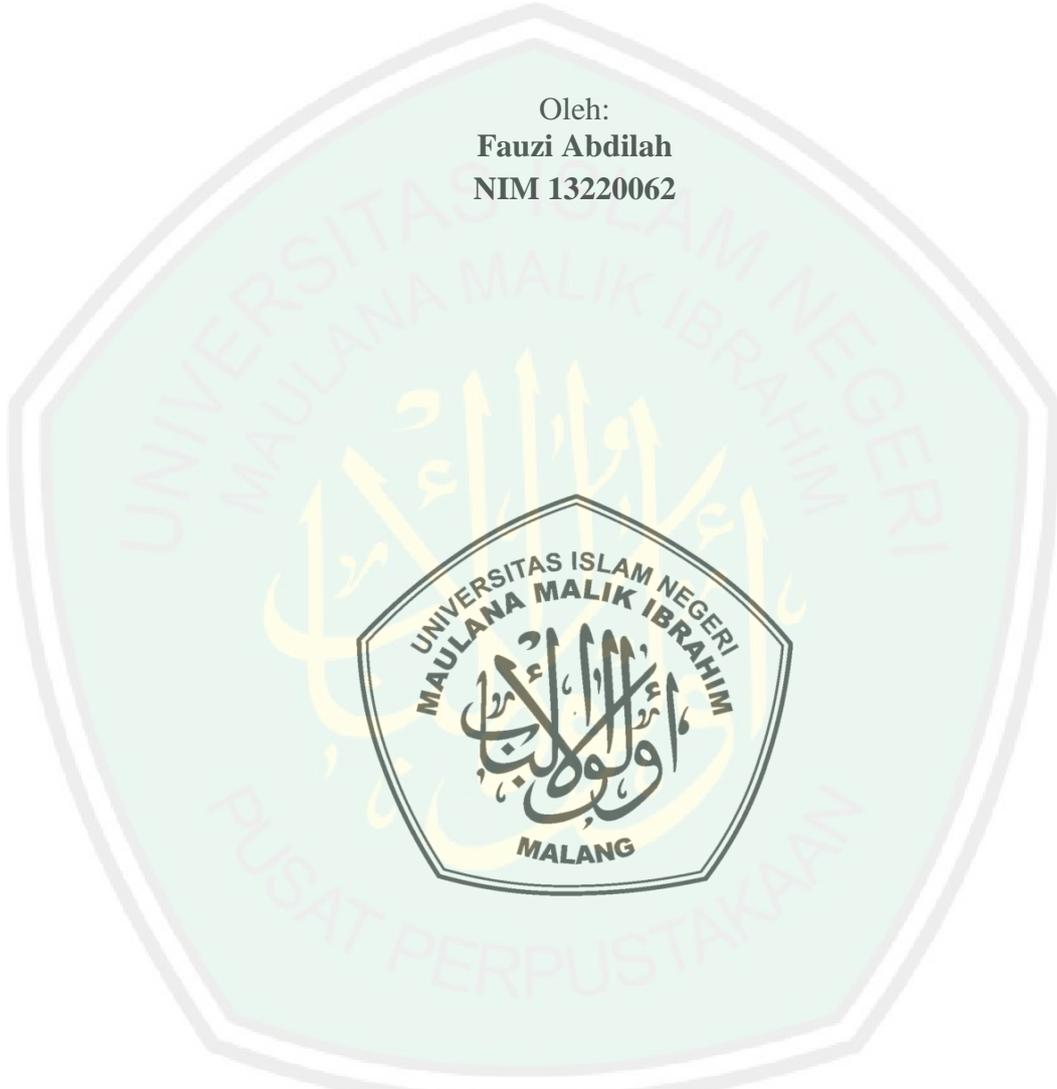
MALANG

2019

**PERTANGGUNGJAWABAN KECELAKAAN KERETA TINJAUAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH (STUDI KANTOR
DAERAH OPERASIONAL SURABAYA)**

SKRIPSI

Oleh:
Fauzi Abdilah
NIM 13220062



**HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARI'AH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG
2019**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan, penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**PERTANGGUNGJAWABAN KECELAKAAN KERETA API TINJAUAN
UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG
PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH (STUDI KANTOR
DAERAH OPERASIONAL SURABAYA)**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan refresinya secara benar. Jika dikemudian hari terbukri disusun oleh orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang diperoleh karenanya secara otomatis dibatalkan demi hukum.

Malang, 16 Mei 2018

Penulis,



Fauzi Abdilah
Fauzi Abdilah
NIM 13220062

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Fauzi Abdilah, NIM: 13220062, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

PERTANGGUNGJAWABAN KECELAKAAN KERETA API TINJAUAN UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH (STUDI KANTOR DAERAH OPERASIONAL SURABAYA)

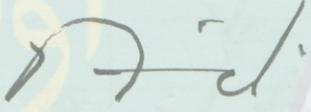
Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji Majelis Dewan Penguji.

Malang, 16 Mei 2018
Mengetahui,

Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah


Dr. Fakhruddin, M. HI
NIP. 19740819 200003 1 002

Dosen Pembimbing


Dr. Noer Yasin, M. HI
NIP. 19611118 200003 1 001

BUKTI KONSULTASI

Nama : Fauzi Abdilah
NIM : 13220062
Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
Dosen Pembimbing : Dr. Noer Yasin, M. HI
Judul Skripsi : Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan Masalah Mursalah (Studi Kantor Daerah Operasional Surabaya)

No.	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	Rabu, 10 Mei 2017	Revisi Proposal Skripsi	
2.	Kamis, 11 Mei 2017	ACC Proposal Skripsi	
3.	Rabu, 12 Juli 2017	BAB I, II	
4.	Rabu, 19 Juli 2017	Revisi BAB I, II	
5.	Rabu, 09 Agustus 2017	BAB III, IV	
6.	Rabu, 23 April 2018	Revisi BAB I, II, III	
7.	Rabu, 01 Mei 2018	Abstrak	
8.	Rabu, 08 Mei 2018	Revisi BAB III, IV	
9.	Rabu, 15 Mei 2018	Revisi Abstrak	
10.	Rabu, 15 Mei 2018	ACC BAB I, II, III, IV, V dan Abstrak	

Malang, 16 Mei 2018

Mengetahui
a.n. Dekan

Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah



Dr. Fakhruddin, M. HI

NIP. 19740819 200003 1 002

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

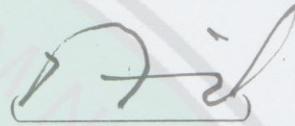
Dewan penguji skripsi saudara Fauzi Abdilah, NIM 13220062 Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

PERTANGGUNGJAWABAN KECELAKAAN KERETA API TINJAUAN UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN DAN MASLAHAH MURSALAH (STUDI KANTOR DAERAH OPERASIONAL SURABAYA)

Telah dinyatakan **LULUS** dengan nilai (....)

Dewan Penguji;

1. Dr. Noer Yasin, M. HI
NIP. 19611118 200003 1001
2. Dr. Suwandi, M.H.
NIP. 19610415 200003 1001
3. Dr. Khoirul Hidayah, S.H., M.H.
NIP. 19780524 2009122 003



Malang, 04 Juli 2018
Dekan,



Dr. H. Saifulah, SH. M.Hum
NIP. 19651205 200003 1 001

MOTTO

Hikmah Tuhan menciptakan dunia supaya segala sesuatu yang ada dalam
pengetahuan-Nya menjadi tersingkap

(Jalaluddin Rumi)



KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alkhamdulillahi robbil alamiin, Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala curahan rahmat, nikmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi sebagai salah satu syarat kelulusan gelar strata satu (S1) Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah yang berjudul “**Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan *Maslahah Mursalah* (Studi Kantor Daerah Operasional Surabaya) ”** dengan baik. Shalawat serta salam semoga tetap tercurah limpahkan pada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, suri tauladan seluruh umat manusia sepanjang masa.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada semua pihak dengan segala daya dan upaya serta bantuan dan bimbingan maupun pengarahan serta dukungan dalam proses penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih tak terhingga kepada:

1. **Prof. Dr. H. Abdul Haris, M.Ag.**, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. **Dr. H. Saifullah, SH. M.Hum.**, selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. **Dr. Fakhruddin, M.Hi.**, selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. **Dr. Noer Yasin, M.Hi.**, Selaku Dosen Pembimbing dalam penelitian ini dalam Jurusan Hukum Bisnis Syariah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

5. **Musleh Harry, S.H, M.Hum.,** selaku Dosen Wali perkuliahan di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
6. Segenap bapak/ibu dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah membimbing, mendidik, memberikan ilmu yang berkah dan bermanfaat untuk bekal penulis di masa depan.
7. Kedua orang tua tercinta, Marsudi dan Rom Zatul Malikhah, yang tiada henti memberikan kasih sayang, membimbing, mendidik, mendukung, dan memberikan nasihat serta motivasi untuk menepuh pendidikan setinggi-tingginya.
8. *My brothers* mas Roiful Amali, dan adik Nahdiyin As'ad, yang senantiasa menghadirkan tawa serta mendukung penulis hingga sejauh ini.
9. Dulur-dulur "*kost tjoy life*", mas Isa Nurur Rahman, mas Irsyad Fatahillah Al Farisi, mas Nur Fadlan, Mas Hasrullah Harun, mas Muhammad Aziz Kautsar, mas Bustomi Abdul Ghani, Arief Hidayat, Muhammad Lukman Ibrahim dan mas Musyafak Zainul Mubarak, yang selalu berada ketika keadaan suka maupun duka.
10. Keluarga Himpunan Mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah periode 2015/2016 yang menjadikan pembelajaran seperti layaknya keluarga.
11. Seluruh sahabat-sahabati tercinta di PMII Rayon "Radikal" Al Faruq Komisariat Sunan Ampel Malang, terkhusus Achilles 2013.
12. Dulur HBS 13 yang selalu menghadirkan canda tawa, berbagi ilmu dan pengalaman, selama di bangku kuliah.

Semoga Allah melimpahkan rahmat bagi kita semua dan membalas semua kebaikan pihak-pihak yang membantu dan semoga skripsi ini bermanfaat

bagi penulis, pembaca dan siapapun yang mempelajarinya. Akhirnya, skripsi ini bisa terselesaikan penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini masih banyak kekurangan dan kekeliruan sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 16 Mei 2018

Penulis,

Fauzi Abdilah
NIM 13220062



PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam karya ilmiah ini, terdapat beberapa istilah atau kalimat yang berasal dari bahasa arab, namun ditulis dalam bahasa latin. Adapun penulisannya berdasarkan kaidah berikut¹:

A. Konsonan

Arab	Latin	Arab	Latin
ا	a	ط	Th
ب	B	ظ	Zh
ت	T	ع	'
ث	Ts	غ	Gh
ج	J	ف	F
ح	H	ق	Q
خ	Kh	ك	K
د	D	ل	L
ذ	Dz	م	M
ر	R	ن	N
ز	Z	و	W
س	S	ه	H
ش	Sy	ء	'
ص	Sh	ي	Y
ض	Dl		

B. Vokal, panjang dan diftong

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma (') untuk mengganti lambang “ع”.

C. Vokal, Panjang dan Dipotong

¹Berdasarkan Buku Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Fakultas Syariah. Tim Dosen Fakultas Syariah UIN Maliki Malang, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Malang: Fakultas Syariah UIN Maliki, 2015), 73-76.

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasrah* dengan “i”, *dlommah* dengan “u”. Sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vokal (a) panjang = , misalnya قال menjadi *qâla*

Vokal (i) panjang = , misalnya قيل menjadi *qîla*

Vokal (u) panjang = , misalnya دون menjadi *dûna*

Khusus untuk bacaan ya’ nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “î” melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya’ nisbat diakhirnya. Begitu juga dengan suara diftong, wawu dan ya’ setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Dipotong (aw) = لو misalnya قول menjadi *qawlun*

Dipotong (ay) = بى misalnya خير menjadi *khayrun*

D. *Ta’Marbûthah* (ة)

Ta’Marbûthah (ة) ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila *ta’ marbûthah* tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *al-risâlali al-mudarrisah*, atau apabila berada ditengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlaf* dan *mudlaf ilayh*, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “t” yang disambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya فى رحمة الله menjadi *fi rahmatillâh*.

E. Kata Sandang dan *lafdh al-Jallah*

Kata sandang berupa “al” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam *lafdh al-Jallah* yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan. Contoh:

1. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan...
2. *Billâh ‘azza wa jalla.*

F. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi.

Perhatikan contoh berikut:

“... Abdurrahman Wahid, mantan Presiden RI keempat, dan Amin Rais, mantan ketua MPR pada masa yang sama, telah melakukan kesepakatan untuk menghapuskan nepotisme, kolusi dan korupsi dari muka bumi Indonesia, dengan salah satu caranya melalui pengintensifan salat diberbagai kantor pemerintahan, namun...”

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
BUKTI KONSULTASI	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
MOTTO	vii
KATA PENGANTAR	viii
PEDOMAN TRANSLITERASI	xi
DAFTAR ISI	xiv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
ملخص البحث	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
E. Definisi Operasional.....	8
F. Sistematika Penulisan.....	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA	12
A. Penelitian Terdahulu.....	12

B. Kerangka Teori.....	16
1. Pengertian Pertanggungjawaban.....	16
2. Bentuk Tanggung Jawab.....	17
3. Pengertian Mengenai Kecelakaan Pengangkutan.....	24
4. Pengertian <i>Maslahah Mursalah</i>	32
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	39
A. Jenis Penelitian.....	39
B. Pendekatan Penelitian.....	40
C. Lokasi Penelitian.....	41
D. Sumber Data.....	41
E. Teknik Pengumpulan Data.....	42
F. Teknik Analisis Data.....	43
G. Teknik Uji Kesahihan Data.....	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
A. Gambaran Umum Obyek Penelitian.....	46
1. Sejarah PT Kereta Api Indonesia.....	46
2. Visi dan Misi Perusahaan.....	48
3. Kereta Api Penumpang dibawah Pengoperasian Daop VIII Surabaya.....	48
4. Kereta Api Penumpang yang Terlayani Daop VIII Surabaya namun dibawah Pengoperasian Daop lain.....	50
5. Bengkel dan Sarana Perawatan.....	52
6. Struktur Organisasi.....	54
B. Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Yang Tidak Berpalang Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.....	54

1. Kewajiban dan Hak Para Pihak-Pihak dalam Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api	54
2. Kewajiban dan Hak Dalam Pengangkutan Kereta Api.....	56
3. Tanggung Jawab Pengangkutan Kereta Api didalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.....	58
4. Penanganan Kecelakaan Pengangkutan.....	61
5. Penanganan Kecelakaan Kereta Api.....	63
C. Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Yang Tinjauan <i>Maslahah</i> <i>Mursalah</i>	67
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	71
A. Kesimpulan	71
B. Saran	72
DAFTAR PUSTAKA	74
LAMPIRAN	77
RIWAYAT HIDUP	85

ABSTRAK

Fauzi Abdilah. 13220062. 2018. Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan *Maslahah Mursalah* (Studi Kantor Daop Surabaya) Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing Dr. Noer Yasin, M. HI.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban, Perkeretaapian, Maslahah Mursalah, Daerah Operasional

Pertanggungjawaban kecelakaan pengangkutan kereta api menjadi salah satu permasalahan yang perlu diketahui oleh masyarakat umum. Khususnya Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menjadi tolak ukur sebagai acuan untuk penyelesaian permasalahan tersebut. Kesadaran dari pihak ketiga atau masyarakat sendiri juga perlu ditingkatkan guna untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan. Kerja sama antara pihak yang terkait untuk mematuhi peraturan yang berlaku sehingga terciptanya kesejahteraan dan keselamatan bersama. Penelitian ini dilakukan di PT Kereta Api daerah operasional Surabaya. Dalam penelitian ini menggunakan dua rumusan masalah yaitu: 1) Bagaimana pertanggungjawaban kecelakaan kereta api tinjauan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian ? 2) Bagaimana pertanggungjawaban kecelakaan kereta api tinjauan *maslahah mursalah* ?

Fokus tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kesesuaian pertanggungjawaban yang dilakukan oleh pihak kereta api guna untuk memperoleh kesejahteraan dan keselamatan bersama. Penelitian ini juga berguna untuk mengetahui implikasi hukum dalam bentuk Undang-Undang sebagai acuan hukum yang dibuat untuk ditaati agar dalam mengikuti kemajuan zaman bisa dijadikan pembelajaran untuk masa yang akan datang.

Penelitian ini termasuk jenis penelitian lapangan dengan menggunakan pendekatan yuridis empiris. Adapun sumber data diperoleh dari wawancara dengan Manajer PT Kereta Api Indonesia daerah operasional Surabaya serta dokumen dan literatur untuk memperkuat. Sehingga, metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan studi dokumen.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya kesesuaian antara peraturan dan penerapan di masyarakat dalam menangani kecelakaan pengangkutan kereta api. Dimana banyak faktor yang mempengaruhi dalam hal tindakan yang dilakukan ketika terjadi kecelakaan demi kemaslahatan masyarakat agar semua pihak saling bekerja sama untuk menangani kecelakaan tersebut.

ABSTRACT

Fauzi Abdilah. 13220062. 2018. Accountability train wreck Review Act No. 23/2007 About Railways and Maslahah Mursalah (study of Regional operational Offices Surabaya). Thesis, Department Of Business Law, Faculty Of Islamic Sharia, Islamic State University (UIN) Maulana Malik Ibrahim, Malang.

Supervisor : Dr. Noer Yasin, M. HI.

Keywords: Accountability, The Railways, The Operational Area, Maslahah Mursalah

Freight train accident liability becomes one of the issues that need to be known by the general public. In particular law No. 23/2007 about the Railways become a benchmark as a reference for the settlement of these problems. Awareness of the third party or the community itself also needs to be improved in order to anticipate the occurrence of accidents. Cooperation between the parties concerned to mantaati regulations so that the creation of welfare and safety together. This research was conducted in the PT Kereta Api operational area Surabaya. In this study uses two problem, namely: 1) How accountability train wreck Review Act No. 23/ 2007 about the railways? 2) How accountability train wreck masalah mursalah review?

The focus of this research aim is to know the suitability of liability undertaken by the party to train to obtain welfare and safety together. This research is also useful to know the legal implications in the form of a law as a law made to be obeyed in order to follow the progress in age can be used as learning for the future.

This research includes the kind of field research using empirical juridical approach. As or the source of the data obtained from the interviews with the Manager of Legal Officer PT Kereta Api Indonesia operational area of Surabaya documents and literature to strengthen. Thus, the data collection methods used are interviews and study documents.

The results of this research show that the congruency between the rule and the application in the community in dealing with the accident freight train. Many factors influence in terms of the actions that are performed when an accident for the sake of the benefit of the community in order that all parties work together to deal with the accident.

ملخص البحث

فوزي عبد الله ، ٢٦٠٠٢٢٣١ ، القانون رقم ٣٢ لسنة ٧٠٠٢ المتعلق بالسكك الحديدية والمصرطه المرسله (دراسة المكاتب التنفيذية الاقليمية سورابايا) " فرع سورابايا .أطروحة ، قسم قانون الأعمال الإسلامية ، كلية الشريعة ، الجامعة الإسلامية الحكومية مولانا مالك إبراهيم مالانج ، مشرف : الدكتور نووير ياسين ، م. مرحبا

الكلمات الرئيسية : المساءلة ، والسكك الحديدية ، للمصحة المرسله ، والمنطقة التشغيلية.

وتصبح المسؤولية عن حوادث قطار الشحن أحدي المسائل التي يتعين علي الجمهور العام ان يعرفها. وقد أصبح القانون رقم ٣٢ لعام ٧٠٠٢ المتعلق بالسكك الحديدية معيارا مرجعيا لتسوية هذه المشاكل. ويلزم أيضا تحسين وعي الطرف الثالث أو المجتمع المحلي نفسه من أجل استباق وقوع الحوادث. التعاون بين الأطراف المعنية في لوائح مانتاتي بما يمكن من خلق الرفاهية والأمان معا. وقد اجري هذا البحث في منطقته العمليات في محطة القطارات في سورابايا. وتستخدم في هذه الدراسة صيغه لمشكلتين ، هما: (١) كيف القانون رقم ٣٢ لسنة ٧٠٠٢ المتعلق باستعراض حطام القطارات بشأن السكك الحديدية ؟ (٢) كيف المساءلة القطار حطام المجلة المرسله الاستعراض ؟.

والهدف من هذا البحث هو معرفه مدي ملاءمة المسؤولية التي يتحملها الطرف للتدريب علي الحصول علي الرعاية والسلامة معا. وهذا البحث مفيد أيضا لمعرفة الآثار القانونية المترتبة علي شكل قانون باعتباره قانونا يجري الامتثال له من أجل متابعه التقدم المحرز في السن يمكن استخدامه كتعلم للمستقبل.

ويشمل هذا البحث نوع البحوث الميدانية التي تستخدم نحا قانونيا تجريبيا. اما بالنسبة لمصدر البيانات التي تم الحصول عليها من المقابلات مع مدير حزب العمال الاندونيسي المعهد التنفيذي لاندونيسيا سورابايا المنطقة التشغيلية وكذلك الوثائق والمؤلفات لتعزيز. التالي فان طريقه البيانات المستخدمة هي المقابلات ووثائق الدراسة.

وتبين نتائج هذا البحث ان التطابق بين القاعدة والتطبيق في المجتمع المحلي في التعامل مع قطار الشحن بالحوادث. وهناك عوامل كثيرة تؤثر علي الإجراءات التي تتخذ عند وقوع حادث من أجل مصلحه المجتمع المحلي لكي تعمل جميع الأطراف معا لمعالجه الحادث.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi Menjadi bagian penting dalam membantu perjalanan proses kehidupan manusia. Transportasi digunakan untuk memindahkan manusia (angkutan manusia) dan barang (angkutan barang), dari satu tempat ketempat lainnya. Mulai dari tempat jarak dekat hingga tempat jarak jauh. Transportasi dituntut untuk melakukan perkembangan yang lebih baik dari segi sarana prasarana dan jenis transportasi berdasarkan kebutuhan masyarakat. Pengembangan yang dilakukan secara terpadu dan tidak bertimpangan antara transportasi satu dengan lainnya seperti pengangkutan darat, udara, dan air, bermanfaat akan meningkatkan perkembangan dikalangan masyarakat.

Salah satu pengembangan yaitu pengangkutan darat yang menggunakan rel (Jalan Rel)² dalam hal ini kereta api, pelaksanaannya transportasi rel jangan sampai mengganggu pelaksanaan transportasi lainnya. Pengangkutan darat melalui

²Jalan Rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api. (Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian)

kereta api merupakan salah satu klasifikasi dari transportasi atau pengangkutan melalui rel. Angkutan darat adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.³

Pemerintah melalui PT Kereta Api (KAI), BUMN pengelola transportasi kereta terus melakukan pembenahan. Mulai dari sarana infrastruktur maupun layanan. Tak hanya secara komersial, sebagai bukti komitmen penyediaan transportasi murah, pemerintah menyuntikkan dana subsidi untuk tarif kereta api dalam bentuk Public Service Obligation (PSO) ke beberapa rute jarak jauh maupun Kereta Rel Listrik (KRL) sebagai wujud memnuhi kebutuhan masyarakat. Besaran subsidi berubah setiap tahun yang diambil dari anggaran negara. Dalam kegiatan pengangkutan terdapat dua pihak, yaitu pengangkut dalam hal ini adalah perusahaan atau maskapai penyedia jasa dan pihak pengguna jasa atau konsumen. Para pihak tersebut terikat oleh suatu perjanjian, yaitu perjanjian pengangkutan. Sebagaimana layaknya suatu perjanjian yang merupakan manifestasi dari hubungan hukum yang bersifat keperdataan maka di dalamnya terkandung hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan dan dipenuhi. Melihat kondisi yang sudah dilakukan oleh pemerintah tidak jauh dari sarana prasarana yang harus dipenuhi ketika melakukan penyediaan jasa kepada masyarakat demi kenyamanan bersama.

³Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Kecelakaan lalu lintas di perlintasan kereta api (KA) di Jawa Timur meningkat 21,05 persen selama 2015, meski kecelakaan lalu lintas secara umum hanya naik 7,47 persen. Kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan selama 2015 adalah sepeda motor sebanyak 24.560 kendaraan, lalu bus sebanyak 4.128 kendaraan, dan mobil penumpang sebanyak 3.192 kendaraan. Secara keseluruhan ada 30.344 pelaku kecelakaan dari berbagai profesi dengan pelaku terbanyak karyawan/swasta sebanyak 20.765 orang dan pelajar/mahasiswa sebanyak 6.150 orang, tapi ada juga sopir sebanyak 442 orang. Dari informasi tersebut polda jawa timur menghimbau kepada masyarakat untuk memahami tingginya daya elektromagnetik pada saat KA hendak melintas. Masyarakat hendaknya tidak memaksakan diri untuk menerobos palang pintu kereta api, karena mesin kendaraan bisa mati secara mendadak akibat daya elektromagnetik itu. (dikutip berdasarkan media cetak Surabaya News edisi selasa, 21 November 2017).

Juga terdapat kasus kecelakaan yang di muat TribunJatim.com edisi Sabtu, 16 September 2017 “Ditabrak KA di perlintasan tanpa palang pintu, warga Pucu Lamongan Ini Tewas”, dalam berita tersebut terjadi di Lamongan Jawa Timur. Korban bernama Ali Shodikin umur 39 tahun warga Dusun Dati Desa Pucuk Kecamatan Pucuk Lamongan Jawa Timur. Ali Shodikin tewas seketika ditabrak KA Maharani Jurusan Surabaya-Semarang, tepat di perlintasan rel KA tanpa palang pintu desa Kebon Agung Kecamatan Babat Lamongan, (Sabtu16/9/2017).

Perlintasan Kereta Api di Jawa timur terdapat 880 perlintasan KA tanpa palang pintu ungap Kepala Dinas Perhubungan dan lalu lintas ANgkutan Jalan Jawa Timur Wahid Wahyudi. Data ini dimuat oleh Tempo.co edisi Rabu, 16 Juli 2014.

Penanggulangan kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pihak penyelenggara perkeretaapian yang tidak menyediakan palang pintu, maupun masyarakat sendiri yang menerobos palang pintu perlu kiranya untuk lebih dibenahi. Ini menjadi permasalahan yang sangat kompleks dan membuat peneliti tertarik untuk membahasnya dalam skripsi ini nantinya. Banyak dari masyarakat sendiri menyalahkan pihak dari penyelenggara perkeretaapian yang tidak melakukan perawatan pada sarana prasarana kereta api. Tetapi, dari pihak penyelenggara perkeretaapian sendiri sudah melakukan hak dan kewajiban untuk kemaslahatan masyarakat dengan menyediakan jasa pengangkutan jarak jauh. Namun, pihak penyelenggara perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana kereta api apabila pihak yang berwenang menyatakan bahwa kerugian bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian dan terjadi keadaan yang memaksa.

Terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh perkeretaapian yang operasinya tidak dapat dikontrol merupakan "sebagian permasalahan", sedangkan "sebagian permasalahan" lainnya yaitu kendaraan jalan raya yang tidak sepenuhnya mampu dikontrol oleh satu entitas. Meskipun aturan-aturan lalu lintas dan standar desain jalan raya dianggap sudah cukup mapan, namun pergerakan

pengguna jalan raya tidak diorganisasi dan dipantau oleh satu entitas spesifik yang sangat ketat seperti halnya pergerakan Kereta Api. Kecelakaan pada pintu perlintasan Kereta Api tidak hanya dapat mengakibatkan tewas atau terluka serius bagi para pengguna jalan raya atau penumpang Kereta Api. Tetapi juga memberikan beban finansial yang berat akibat kerusakan harta benda dan armada serta terhentinya pelayanan Kereta Api dan kendaraan jalan raya.

Kendala utama dalam menciptakan keselamatan di pintu perlintasan adalah etos keselamatan yang berkembang dalam masyarakat kita secara umum masih rendah. Kepedulian dalam komunitas yang lebih luas terhadap pentingnya hidup aman masih belum mengakar. Faktor seperti inilah yang merupakan kendala terbesar bagi perkeretaapian untuk mengurangi insiden yang berakibat pada terjadinya kecelakaan pada pintu perlintasan. Etos keselamatan ini perlu diupayakan agar menjangkau masyarakat luas melalui program pendidikan keselamatan publik.

Adanya keselarasan dengan Syariat Islam yang mengajarkan rasa tanggung jawab. Oleh karena itu kemaslahatan ketika terjadi peristiwa yang mungkin tidak disengaja yang menyebabkan kerugian harus dipertanggung jawabkan sesuai kaidah hukum yang telah mengatur. Dilihat dari segi hukum yaitu tingkat kesesuaian pertanggungjawaban yang telah dilakukan demi untuk kemaslahatan bersama.

Perlu diketahui Allah tidak menciptakan hukum-hukumnya dengan kebetulan, melainkan hukum-hukum itu diciptakan bertujuan untuk mewujudkan maksud-maksud yang umum dan khusus. Kita tidak dapat memahami ketentuan

Allah kecuali dengan mempelajari, memahami dan mengamalkannya. Petunjuk-petunjuk dalam bentuk lafadz Al-Qur'an memiliki makna yang tersurat dan tersirat.

Memahami ayat-ayat Al-Qur'an tidak hanya dari segi lafadznya saja, melainkan juga memahami makna setelah menafsirkan. Sehingga dapat memahami dari inti lafadz, yang nantinya digunakan dalam memahami diwahyukannya syariah tersebut. Ijtihad hukum yang dilakukan oleh Ulama Ushul Fikih dengan cara pengkajian dan pemahaman terhadap ayat-ayat Al-Qur'an. Dari pengkajian ini, nantinya akan timbul pengelompokan hukum.

Hukum Islam yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah *Maslahah Mursalah*. Kesesuaian hukum pertanggungjawaban dapat diketahui dalam proses penanganan kecelakaan kereta api. Dengan menggunakan *Maslahah Mursalah* nantinya dapat digunakan untuk acuan guna mengkaji pada penelitian ini. Selanjutnya, Sesuatu yang dianggap *maslahah* itu tidak bertentangan dengan ketentuan yang ditegaskan dalam Al-Quran atau As-Sunnah atau bertentangan dengan *ijma'*.

Dari uraian permasalahan diatas yang menyebabkan pertanyaan besar mengenai bagaimana pertanggung jawaban dari pihak kereta api maupun korban ketika terjadi kecelakaan yang tidak disahengaja dan keterkaitan dengan hukum Islam yang mengatur sehingga peneliti mengangkat judul penelitian terkait "Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan *Maslahah Mursalah* (Studi Kantor Daerah Operasional Surabaya)"

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, penulis merumuskan masalah yang perlu di kaji, sebagai berikut :

1. Bagaimana pertanggungjawaban kecelakaan kereta api tinjauan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian ?
2. Bagaimana pertanggungjawaban kecelakaan kereta api tinjauan *masalahah mursalah* ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, adapun tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Mengetahui bagaimana pertanggungjawaban kecelakaan kereta api tinjauan undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian.
2. Mengetahui bagaimana pertanggungjawaban kecelakaan kereta api tinjauan *masalahah mursalah*.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memberikan manfaat baik yang bersifat teoritis maupun manfaat yang bersifat praktis.

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penulisan ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam hal keilmuan terkait bagaimana pertanggung jawaban ketika terjadi kecelakaan kereta api supaya menjadi ilmu pengetahuan yang bermanfaat. Terutama dalam hal tinjauan tinjauan undang-undang nomor 23 tahun 2007

tentang perkeretaapian dan *masalah mursalah* terhadap pertanggungjawaban kecelakaan kereta api yang tidak berpalang.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis penulisan ini diharapkan dapat memberikan kejelasan mengenai aturan hukum pertanggung jawaban ketika terjadi kecelakaan kereta api.

E. Definisi Operasional

Untuk memperoleh penjelasan dan agar tidak terjadi kesalahpahaman pembaca dalam mengartikan judul skripsi ini, maka penulis perlu untuk mengemukakan secara tegas dan terperinci maksud dari judul diatas.

1. Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tidak Berpalang merupakan proses hukum yang dilakukan ketika terjadi kecelakaan kereta api pada perlintasan kereta api dengan jalan raya yang tidak berpalang. Tidak adanya kejelasan mengenai hukum yang mengatur sehingga secara tidak langsung merugikan pihak-pihak yang mengalami kecelakaan. Pertanggungjawaban tersebut dilakukan untuk mencegah terjadinya proses hukum yang gagal dan tidak sesuai dengan apa yang diharapkan oleh masyarakat. Sedangkan fungsi adanya hukum adalah menertibkan dan mengatur pergaulan dalam masyarakat serta menyelesaikan masalah-masalah yang timbul dalam kehidupan sosial.
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian merupakan landasan hukum yang dipakai oleh peneliti sebagai tinjauan untuk menganalisa

permasalahan pertanggungjawaban kecelakaan supaya menyelesaikan permasalahan yang sudah terjadi sebagai perbaikan kedepannya.

3. *Maslahah Mursalah* merupakan konsep Ushul Fiqh yang digunakan oleh peneliti untuk menganalisa permasalahan yang diteliti agar sesuai dengan hukum islam. *Maslahah mursalah* digunakan sebagai sumber kedua dalam menganalisa supaya ada perpaduan antara hukum islam dan hukum konvensional.

F. Sistematika Penulisan

Peneliti menyajikan sistematika penulisan yang bertujuan agar penyusunan laporan penelitian lebih sistematis dan terfokus pada satu pemikiran. Disini peneliti akan memberikan gambaran umum mengenai teknis dari penulisannya yaitu yang meliputi bagian formalitas adalah halaman sampul, halaman judul, halaman pernyataan keaslian, halaman pengesahan, kata pengantar, pedoman transliterasi, daftar isi dan abstrak.

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi latar belakang masalah yang berisi diskripsi pentingnya masalah yang akan di teliti, kemudian batasan masalah agar pembahasan dalam penelitian ini tidak terlalu melebar, sehingga akan lebih terfokus sistematika penulisan dalam penelitian ini. terhadap permasalahan yang dibahas, kemudian rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini, yakni beberapa permasalahan yang diteliti pada penelitian ini, selanjutnya definisi operasional yang menjelaskan beberapa definisi agar lebih mudah dalam memahami makna dari judul

penelitian ini, kemudian tujuan dan manfaat penelitian yang penulis harap bisa tercapai, selanjutnya penelitian terdahulu, yakni agar tidak terjadi kesamaan dengan karya ilmiah milik orang lain , serta yang terakhir adalah sistematika pembahasan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang teori-teori yang berkaitan dengan hukum bisnis syariah, sebagai bahan untuk menganalisis data yang diperoleh dari lapangan, seperti penemuan hukum, dengan literatur keilmuan yang relevan.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisi tentang jenis dan pendekatan penelitian, paradigma penelitian, lokasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, teknik pengolahan data dan analisis data. Hal ini bertujuan agar bisa dijadikan pedoman dalam melakukan kegiatan penelitian.

BAB IV : PENERAPAN DAN ANALISIS DATA

Pada bab ini berisi tentang paparan dan analisis data yang diperoleh dari lapangan. Pada bab ini akan disajikan data-data hasil wawancara dan study literatur, tentu saja menjawab masalah-masalah yang telah dirumuskan. Kemudian dilanjutkan dengan proses analisis data dengan melauai proses edit, klasifikasi, analisis dan kesimpulan yang akan dilanjutkan pada bab selanjutnya.

BAB V : PENUTUP

Merupakan bab terakhir yang berisi tentang penutup setelah melihat dan memaparkan berbagai teori-teori dan hasil penelitian peneliti. Didalamnya meliputi kesimpulan dari hasil penelitian dan saran-saran yang konstruktif.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan salah satu dari rangkaian penelitian yang berguna untuk mengetahui sejauh mana penelitian mengenai masalah yang dianggap relevan dengan penelitian ini.

1. Penelitian oleh Tri Arta Gemilang

Tanggung Jawab PT KAI Terhadap Korban Kecelakaan Di Perlintasan Kereta Api.⁴ Skripsi ini ditulis oleh Tri Arta Gemilang, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pertanggungjawaban kecelakaan kereta api oleh PT kereta api Indonesia terhadap korban ketika terjadi kecelakaan kereta api. Bagaimana hukum pidana yang berlaku ketika dikaitkan dengan keteledoran oleh pihak kereta api dengan tidak memperhatikan kelengkapan sarana dan prasarana kereta api.

⁴Tri Arta Gemilang, *Tanggung Jawab Pt Kai Terhadap Korban Kecelakaan Di Perlintasan Kereta Api, skripsi*, (Lampung : Universitas Lampung, 2015)

Persamaan dengan penelitian ini adalah membahas bagaimana pertanggungjawaban ketika terjadi kecelakaan kereta api. Perbedaannya adalah penelitian terdahulu lebih mengarah pada hukum pidana sedangkan peneliti menggunakan hukum perdata untuk menyelesaikan penelitian ini.

2. Penelitian oleh Muhammad Sofyan Rudi

Pertanggungjawaban keperdataan pt kereta api indonesia (persero) atas kecelakaan yang terjadi saat mengangkut penumpang.⁵ Skripsi ini ditulis oleh Muhammad Sofyan Rudi, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pada penumpang ketika terjadi kecelakaan kereta api. Hukum mengatur secara selektif setiap kejadian yang terjadi. Maka dari itu masyarakat harus mengetahui hukum yang berlaku dalam hal perdata ketika terjadi kecelakaan.

Persamaan dengan penelitian ini adalah menggunakan hukum perdata dalam menyelesaikan pertanggungjawaban. Perbedaannya adalah penelitian terdahulu membahas hak penumpang ketika terjadi kecelakaan.

3. Penelitian oleh Nona Prita Kirana

Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kecelakaan di bidang perkeretaapian yang diakibatkan oleh kelalaian operasi sarana kereta api dikaitkan dengan undang-undang nomor 23 tahun 2007.⁶ Skripsi ini ditulis oleh

⁵Muhammad Sofyan Rudi, *Pertanggungjawaban keperdataan pt kereta api indonesia (persero) atas kecelakaan yang terjadi saat mengangkut penumpang, skripsi*, (Kediri : Universitas Kadiri, 2016)

⁶Nona Prita Kirana, *Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kecelakaan di bidang perkeretaapian yang diakibatkan oleh kelalaian operasi sarana kereta api dikaitkan dengan undang-undang nomor 23 tahun 2007, skripsi*, (Surabaya : Universitas Surabaya, 2016)

Nona Prita Kirana, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hukum yang berlaku dalam hal kecelakaan diakibatkan oleh kelalaian operasi sarana kereta api. Hal ini sangat penting sehingga masyarakat perlu mengetahui bagaimana hukum mengatur.

Persamaan dengan penelitian ini adalah membahas mengenai pertanggungjawaban kecelakaan kereta api. Perbedaannya adalah hukum yang digunakan bersifat pidana bukan perdata.

Tabel. 1. Persamaan dan perbedaan Penelitian Terdahulu

No.	Nama/PT/Th	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Tri Arta Gemilang, Universitas Lampung, 2015	Tanggung Jawab Pt Kai Terhadap Korban Kecelakaan Di Perlindungan Kereta Api	Pertanggung jawaban kecelakaan kereta api	Peneliti hanya menggunakan hukum pidana
2.	Muhammad Sofyan Rudi, Universitas Kadiri, Kediri, 2016	Pertanggungjawaban keperdataan pt kereta api indonesia (persero) atas kecelakaan yang terjadi saat mengangkut penumpang	Pertanggung jawaban kecelakaan kereta api	Pembahasan dalam aspek penumpang kereta api

3.	Nona Prita Kirana, Universitas Surabaya, Surabaya, 2016	Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kecelakaan di bidang perkeretaapian yang diakibatkan oleh kelalaian operasi sarana kereta api dikaitkan dengan undang-undang nomor 23 tahun 2007	Pertanggung jawaban kecelakaan kereta api	Pertanggung jawaban bersifat pidana
4.	Fauzi Abdilah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. 2017	Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Tinjauan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan <i>Maslahah Mursalah</i> (Studi Kantor Daerah Operasional Surabaya)	Pertanggung jawaban kereta api	<i>Maslahah Mursalah</i> Undang-Undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian

Penelitian kali ini memiliki persamaan dan perbedaan dengan penelitian sebelumnya. Persamaannya yaitu, sama dalam penggunaan teori Pertanggung jawaban dalam hal ini oleh PT Kereta Api Indonesia. Sedangkan perbedaannya, dalam penelitian ini menggunakan teori *Maslahah Mursalah*, Undang-Undang

nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian dan penelitian yang di Kantor Daerah Operasional Surabaya tidak diteliti oleh peneliti sebelumnya.

B. Kerangka Teori

Landasan konseptual yang sah diperlukan untuk menguraikan konsep-konsep yang dipakai dalam penelitian ini. Landasan konseptual tersebut diuraikan dalam sub bab berikut:

1. Pengertian Pertanggungjawaban

Dalam Black Law Dictionary ditemukan ada 2 (dua) istilah tanggung jawab yaitu responsibility dan liability. Liability merupakan istilah hukum yang luas yang menunjuk hampir semua karakter risiko atau tanggung jawab, yang pasti, yang bergantung atau yang mungkin meliputi semua karakter hak dan kewajiban secara aktual atau potensial seperti kerugian, ancaman, kejahatan, biaya atau kondisi yang menciptakan tugas untuk melaksanakan undang-undang.⁷

Sedangkan responsibility berarti hal yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu kewajiban, dan termasuk putusan, keterampilan, kemampuan dan kecakapan meliputi juga kewajiban bertanggung jawab atas undang-undang yang dilaksanakan. Dalam pengertian dan penggunaan praktis, istilah liability menunjuk pada pertanggungjawaban hukum, yaitu tanggung gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh subyek

⁷Ridwan H.R, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), 335.

hukum, sedangkan istilah responsibility menunjuk pada pertanggungjawaban politik.⁸

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya, atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.⁹

Tanggung jawab hukum dalam hukum perdata berupa tanggung jawab seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan melawan hukum memiliki ruang lingkup yang lebih luas dibandingkan dengan perbuatan pidana. Perbuatan melawan hukum tidak hanya mencakup perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang pidana saja, akan tetapi jika perbuatan tersebut bertentangan dengan undang-undang lainnya dan bahkan dengan ketentuan-ketentuan hukum yang tidak tertulis. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melawan hukum bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.

2. Bentuk Tanggung Jawab

Norma atau peraturan hukum yang mengatur tentang tanggung jawab. Ketika, ada perbuatan yang melanggar norma hukum itu, maka pelakunya dapat dimintai pertanggungjawaban sesuai dengan norma hukum yang dilanggarnya.¹⁰ Secara umum prinsip tanggung jawab terhadap hukum dapat dibedakan sebagai berikut:

⁸Ridwan H.R, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), 337.

⁹KBBI Kamus Besar Bahasa Indonesia.

¹⁰Wahyu Sasongko, *Ketentua-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, (Bandar Lampung: Unila, 2007), 96.

a. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Atas Kesalahan

Prinsip ini adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana maupun perdata. Yang dimaksud kesalahan adalah unsur yang bertentangan dengan hukum. Pengertian hukum tidak hanya bertentangan dengan undang-undang tetapi juga kepatutan dan kesusilaan dalam masyarakat. Dalam B.W. khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367, prinsip ini dipegang teguh. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggung jawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukan. Pasal 1365 B.W. yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok:

1. Adanya perbuatan;
2. Adanya unsur kesalahan;
3. Adanya kerugian yang diderita;
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

Unsur-unsur tersebut bersifat komulatif, sehingga jika ada satu syarat tidak terpenuhi maka perbuatan tersebut tidak dapat dikualifikasi sebagai perbuatan melawan hukum.¹¹

b. Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Praduga

Prinsip ini menyatakan bahwa tergugat dianggap selalu bertanggung jawab, sampai ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Kata “dianggap” pada prinsip ini adalah penting, karena adanya

¹¹Wahyu Sasongko, *Ketentua-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, (Bandar Lampung: Unila, 2007), 97.

kemungkinan bebas dari segala kesalahan, seperti tidak melakukan kelalaian, telah mengambil tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dapat dihindari (*force majeure*). Prinsip ini biasanya diterapkan dalam kasus konsumen, seperti halnya dalam Pasal 22 Undang-Undang Perlindungan Konsumen¹² dalam hal pembuktian merupakan beban dan tanggungjawab pihak tergugat yaitu pelaku usaha tanpa menutup kemungkinan bagi jaksa untuk melakukan pembuktian.

c. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak sering diidentikan dengan prinsip tanggung jawab absolut. Meskipun begitu ada pula para ahli yang membedakan kedua pengertian diatas. Ada pendapat yang menyatakan tanggung jawab mutlak adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan, namun ada pengecualian-pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggungjawab misalnya pada keadaan *force majeure*. Sebaliknya tanggung jawab absolut adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.¹³

Menurut E.Suherman tanggung jawab mutlak disamakan dengan tanggung jawab absolut, dalam prinsip ini tidak ada kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab, kecuali apabila kerugian yang

¹² Lihat Pasal 22 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

¹³Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia, Edisi Revisi*,(Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 2006), 73-79.

timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri. Tanggung jawab adalah mutlak.

Seperti halnya pada prinsip tanggung jawab diatas, harus memenuhi adanya unsur kesalahan dari pihak yang akan bertanggung jawab kepada korban yang telah dirugikan. Unsur pokok yang harus dipenuhi antara lain:

1) Adanya perbuatan

Perbuatan yang dimaksud adalah perbuatan melawan hukum (PMH) yang dilakukan oleh pelaku. Seperti perbuatan melanggar undang-undang, perbuatan yang melanggar hak orang lain yang dilindungi oleh hukum, perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban yang seharusnya dilakukan oleh pelaku, perbuatan yang bertentangan dengan kesusilaan. Yang intinya perbuatan tersebut sangat merugikan orang lain dan menimbulkan bahaya bagi orang lain. Secara umum perbuatan ini mencakup berbuat sesuatu (dalam arti aktif) dan tidak berbuat sesuatu (dalam arti pasif). Perbuatan PT KAI termasuk perbuatan yang mencakup tidak berbuat sesuatu (dalam arti pasif). Karena yang melakukan segala pekerjaan adalah orang-orang yang berada dalam naungan PT KAI, jadi segala kinerjanya ditanggung oleh PT KAI sebagai badan usaha penyelenggara perkeretaapian. Sama kaitannya dengan Pasal 96 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan¹⁴, bahwatanggung jawab pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas

¹⁴ Lihat Pasal 96 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menteri yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertanggung jawab atas pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

2) Adanya unsur kesalahan

Suatu tindakan dianggap mengandung unsur kesalahan, sehingga dapat diminta pertanggungjawaban hukum jika memenuhi unsur kesengajaan, unsur kelalaian, dan tidak ada alasan pemaaf dan alasan pembenar, seperti keadaan *overmacht*, membela diri, tidak waras, dsb.

3. Adanya kerugian yang diderita

Kerugian yang disebabkan perbuatan melawan hukum dapat berupa:

- a) Kerugian materiil: kerugian materiil dapat terdiri dari kerugian yang nyata-nyata diderita dan keuntungan yang seharusnya diperoleh.
- b) Kerugian imateriil: kerugian imateriil ini seperti ketakutan, sakit dan kehilangan kesenangan hidup (*depresi*).

Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian. Suatu hal adalah sebab dari akibat, sedangkan suatu akibat tidak akan terjadi bila sebab itu tidak ada.¹⁵

Pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Pembatasan atau pembebasan tanggung jawab pengangkut, baik yang ditentukan oleh UU Pengangkutan maupun perjanjian pengangkutan disebut *eksonerasi* (pembatasan atau pembebasan

¹⁵Rachmat Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, (Bandung: Putra Abardin, 1999), 87.

tanggung jawab). Luas tanggung jawab pengangkut diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia. Pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya, kerugian yang diderita dan bunga yang layak diterima jika tidak dapat menyerahkan atau tidak merawat sepatutnya untuk menyelamatkan barang muatan, seperti yang dikatakan pada Pasal 1236 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia.¹⁶ Apabila tanggung jawab tersebut tidak dipenuhi, dapat diselesaikan melalui gugatan kemuka pengadilan yang berwenang atau gugatan melalui arbitrase.

Tanggung jawab dari penyelenggara prasarana perkeretaapian sebagaimana diatur dalam pasal 87 Undang-Undang Perkeretaapian¹⁷, antara lain sebagai berikut:

1. Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada penyelenggara sarana perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Tanggung jawab ini dilakukan dengan memberikan ganti rugi yang dihitung berdasarkan kerugian yang secara nyata dialami.
2. Tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian kepada penyelenggara sarana perkeretaapian dilakukan berdasarkan perjanjian kerja sama antara kedua belah pihak.

¹⁶ Lihat Pasal 1236 Kitab Undang-Undang Perdata.

¹⁷ Lihat Pasal 87 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

3. Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian.
4. Penyelenggara prasarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap petugas prasarana perkeretaapian yang mengalami luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian prasarana perkeretaapian.
5. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.¹⁸

Dalam hal terjadi kecelakaan kereta api, menurut pasal 125 undang-undang kereta api pihak penyelenggara prasarana perkeretaapian¹⁹ dan penyelenggara sarana perkeretaapian²⁰ harus melakukan hal-hal sebagai berikut:

1. Mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas
2. Menangani korban kecelakaan
3. Memindahkan penumpang, bagasi dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain
4. Melaporkan kecelakaan kepada menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kota atau kabupaten
5. Mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat

¹⁸Pasal 87 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

¹⁹Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian (Pasal 16 Undang-undang no 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 59)).

²⁰Penyelenggara Sarana Perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum (Pasal 16 Undang-undang no 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 59)).

6. Segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang
7. Mengurus klaim asuransi korban kecelakaan.²¹

Penyelenggara Prasarana Perkertaapian dapat menuntut ganti rugi sebagaimana tercantum dalam pasal 17 berikut:

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian berhak menuntut ganti kerugian kepada pihak yang menimbulkan kerugian terhadap prasarana perkeretaapian, sarana perkeretaapian, dan orang yang dipekerjakan.²² Ketentuan ini mengarah pada masyarakat yang menyebabkan adanya kerugian secara materiil ataupun moriil sehingga harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut. Bila penyelenggara tidak menyediakan kereta api lain atau moda pengangkutan lain sampai stasiun tujuan akhir atau tidak memberi ganti rugi senilai harga karcis dikenai sanksi administrative berupa pembekuan izin atau pencabutan izin operasi.²³

3. Pengertian Mengenai Kecelakaan Pengangkutan

a. kecelakaan pengangkutan

Kecelakaan (accident) adalah peristiwa hukum pengangkutan berupa kejadian atau musibah yang tidak dikehendaki oleh pihak-pihak, terjadi sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan

²¹Pasal 125 Undang-undang no 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 59).

²²Pasal 170 Undang-undang no 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 59).

²³ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 168.(merujuk pada pasal 133 undang-undang nomor 23 tahun 2007 tentang perkeretaapian)

pengangkutan karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut sehingga menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencarian bagi pihak penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pihak pengangkut. Berdasarkan konsep tersebut, dapat diuraikan unsur-unsur kecelakaan pengangkutan sebagai berikut ²⁴:

1). Kejadian atau musibah

Kejadian atau musibah pengangkutan merupakan peristiwa yang tidak dapat diketahui sebelumnya oleh penumpang, pengirim barang, atau oleh pengangkut bahwa hal itu akan terjadi. Akan tetapi, bagi orang yang ahli tentang alat pengangkut, mungkin musibah itu dapat diperkirakan akan terjadi jika alat pengangkut tersebut tidak diperiksa atau onderdil yang tidak lagi memenuhi standar operasional tidak diganti. Orang yang ahli tentang alat pengangkut dapat memperkirakan bahwa musibah tidak akan terjadi jika alat pengangkut itu diperiksa secara rutin atau berkala sesuai dengan ketentuan undang-undang. Jika alat pengangkut dinyatakan layak operasi yang dibuktikan oleh sertifikat kelayakan, tetapi musibah masih terjadi juga, karena pengemudi mengantuk, mabuk minuman keras, atau karena ceroboh mengendalikan alat pengangkut.

Walaupun musibah tersebut masih dapat dikatakan sebagai *subjective force majeure* karena sifat relatif pada dasarnya masih dapat dicegah oleh orang lain karena kehati-hatiannya atau oleh ahli yang

²⁴ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 55.

melakukan pemeriksaan alat pengangkut. Sebenarnya, jika pemilik alat pengangkut memeriksakan secara rutin selama tenggang waktu tertentu kepada ahlinya sesuai dengan ketentuan undang-undang, akan dapat diketahui kelemahan alat pengangkut itu sehingga sebelum dioperasikan dapat diperbaiki atau diganti bagian yang tidak memenuhi syarat operasional. Dengan demikian, dapat dicegah kemungkinan musibah akibat alat pengangkut tidak memenuhi standar keselamatan operasional.

Jika alat pengangkut itu sudah diperiksa oleh ahlinya dan ternyata layak digunakan untuk mengangkut penumpang atau barang, sedangkan masinis, pengemudi, nahkoda atau pilot mengendalikan alat pengangkut dengan profesional dan kehati-hatian yang tinggi, kemudian terjadi kecelakaan, barulah hal ini dapat dikatakan musibah objektif, yang disebut *objective force majeure*. Artinya, siapapun pengemudi profesional yang mengendalikan alat pengangkut tersebut tidak mungkin dapat mencegah terjadinya musibah. Dengan kata lain, musibah terjadi bukan karena kelalaian manusia, melainkan kehendak pihak lain yang bukan penumpang, bukan pengemudi, dan bukan pula pengangkut, melainkan kehendak yang maha kuasa, misalnya karena angin putting beliung, hujan badai, ataupun petir yang menyambar.²⁵

2) Tidak dikehendaki oleh pihak-pihak

Dalam kehidupan manusia normal, tidak seorang pun yang menghendaki terjadi musibah pengangkutan karena peristiwa itu jelas

²⁵ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 55.

merugikan, baik bagi penumpang, pengirim barang, maupun pengangkut, bahkan mungkin pihak lain yang tidak ada kaitannya dengan pengangkutan. Jika sebelum diadakan perjanjian pengangkutan sudah dapat diketahui akan terjadi kecelakaan, sudah tentu alat pengangkut tidak akan diberangkatkan, atau penumpang ataupun pengirim barang tidak akan menggunakan alat pengangkut yang bersangkutan karena sudah diketahui ada ancaman bahaya yang akan terjadi.

Terjadinya musibah pengangkutan tidak dikehendaki oleh semua orang, terutama pihak-pihak dalam pengangkutan karena akan menimbulkan kerugian material, fisik, atau korban jiwa. Bentuk kerugian tersebut dapat berupa kehilangan, kerusakan, kehancuran barang milik penumpang atau pengirim barang, korban jiwa, kapal tenggelam, ataupun pesawat terbang jatuh. Terjadinya musibah pengangkutan tidak dikehendaki, tetapi penyebab terjadi musibah diabaikan oleh penumpang atau pengangkut atau pihak lain. misalnya karena penumpang atau pengangkut sudah terbiasa tidak mematuhi peraturan atau tidak disiplin kerja.²⁶

Contohnya, ada penumpang yang membawa bom rakitan yang tidak terdeteksi oleh petugas, akibatnya terjadi ledakan. Pengangkut lalai melakukan pengecekan rutin terhadap alat pengangkut, akibatnya ada roda pendarat tidak berfungsi. Roda alat pengangkut sudah licin, akibatnya mudah pecah. Bantal rel kereta api sudah lapuk, rel kereta api

²⁶ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 56.

digergaji orang yang tidak bertanggung jawab, akibatnya gerbong kereta api anjlok keluar rel. Jalan raya lintasan kereta api tidak ditutup sehingga mudah diterobos oleh pengendara, akibatnya terjadi tabrakan dengan kereta api.

- 3) Terjadinya sebelum, dalam waktu, atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan.

Kecelakaan pengangkutan berupa kejadian atau musibah dapat terjadi sebelum pengangkutan diselenggarakan. Musibah dapat saja menimpa penumpang atau barang ketika menunggu pemuatan, atau saat pemuatan penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut. Hal ini dapat terjadi mungkin karena tertimpa barang atau ditabrak oleh alat pemuat barang ketika akan naik pengangkut. Atau karena jatuh dari tangga ketika naik alat pengangkut atau terhempas ketika dimuat ke dalam alat pengangkut sehingga mengakibatkan luka pada penumpang atau kerusakan pada barang.²⁷

- 4) Karena perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkut

Kecelakaan pengangkutan berupa kejadian atau musibah dapat terjadi karena perbuatan manusia atau karena alat pengangkutan. Perbuatan manusia sebagai penyebab kecelakaan, misalnya rel kereta api yang digergaji untuk dijual kepada pedagang besi tua. Didalam kereta api

²⁷ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 56.

diletakkan bom waktu yang tersembunyi, ketika kereta api sedang melaju terjadi ledakkan bom yang dasyat.²⁸

Kerusakan alat pengangkut dapat menjadi penyebab timbulnya kecelakaan atau musibah pengangkutan. Misalnya, kereta api yang sedang melaju dengan kecepatan tinggi mengalami kebakaran digerbong restorasi yang mengakibatkan beberapa penumpang yang sedang makan mengalami luka bakar.

- 5) Menimbulkan kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencarian

Akibat terjadi kecelakaan atau musibah pengangkutan timbul kerugian material, fisik, jiwa, atau hilangnya mata pencarian. Kerugian material adalah kerugian berupa benda, uang, surat berharga, dan hak milik lainnya. Kerugian berupa benda, antara lain musnah atau rusaknya barang bawaan atau barang kiriman. Kerugian berupa uang, antara lain lenyapnya atau hilangnya sejumlah uang tunai, keuntungan yang diharapkan. Kerugian berupa surat berharga atau surat tagihan, antara lain surat cek, surat saham, obligasi, buku tabungan, deposito, kartu ATM, kartu kredit, ataupun tagihan biaya pengobatan, perawatan dan penguburan. Kerugian fisik berupa luka bakar, patah tulang, atau cacat seumur hidup. Kerugian jiwa berupa meninggalnya penumpang atau

²⁸ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 56.

pihak ketiga. Kerugian hilangnya mata pencarian berupa tidak mampu lagi secara fisik akibat musibah sehingga diputuskan hubungan kerja.²⁹

6) Bagi penumpang, bukan penumpang, pemilik barang, atau pengangkut.

Penumpang adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Penumpang selalu berupa manusia pribadi atau perseorangan. Dalam musibah pengangkutan, penumpang selalu menjadi pihak yang mengalami kerugian akibat kecelakaan alat pengangkut, misalnya tabrakan kereta api. Kerugian penumpang dapat berupa kerugian barang (harta milik), kehilangan sejumlah uang, kehilangan surat-surat berharga, biaya pengobatan dan perawatan, cacat badan sementara, cacat badan tetap, kehilangan pekerjaan, bahkan kematian.

Pengirim adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Pengirim dapat berupa manusia pribadi atau perseorangan, atau persekutuan, atau badan hukum, atau penjual (pemilik barang), misalnya perseroan terbatas, perusahaan umum, atau perusahaan perseorangan. Apabila terjadi kecelakaan pengangkutan, pengirim selalu menjadi pihak yang mengalami kerugian akibat kecelakaan alat pengangkut. Kerugian dapat berupa kehilangan, kerusakan, atau kemusnahan harta kiriman yang masih menjadi tanggung jawabnya sebagai pemilik.³⁰

Pihak ketiga adalah pihak yang bukan penumpang dan bukan pengirim, melainkan orang diluar perjanjian pengangkutan yang ikut

²⁹ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 57.

³⁰ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 57.

terkena musibah pengangkutan. Pihak ketiga ini dapat berupa penyeberang rel ketika kereta api lewat. Apabila terjadi musibah atau kecelakaan pengangkutan, pihak ketiga ini mengalami kerugian dapat berupa kehilangan, kerusakan, kehancuran harta miliknya, atau cacat badan, atau bahkan kematian.

Pengangkut adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Biasanya selalu berstatus sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan bidang jasa pengangkutan, sebagai pemilik alat pengangkut. Apabila terjadi musibah atau kecelakaan pengangkutan, pengangkut pada umumnya menjadi pihak yang bertanggung jawab utama atas terjadinya musibah atau kecelakaan karena pengangkut adalah pihak penyelenggara pengangkutan dan sebagai pemilik alat pengangkut yang dijamin aman untuk dioperasikan. Dalam pengertian pengangkut yang bersangkutan.

Pengoperasian kereta api adalah suatu usaha penyedia pelayanan jasa angkutan penumpang dan barang. Sehingga kecelakaan adalah sebuah insiden atau peristiwa yang terjadi di jalan tanpa disengaja.³¹ Pelayanan jasa angkutan ini dimungkinkan karena terjadinya interaksi antara sarana (lokomotif, kereta, gerbong), manusia sebagai pengelola (operator), prasarana (jalan rel, sinyal, telekomunikasi, jembatan, trowongan, stasiun, terminal dan persilangan). Sehingga persilangan dapat diartikan dengan istilah “Perlintasan”. Perlintasan Kereta Api adalah perempatan, persimpangan, persilangan atau perpotongan

³¹ Lihat peraturan pemerintahan nomor 43 tahun 1993 tentang prasarana dan sarana lalu lintas jalan.

sebidang antara jalan untuk Kereta Api (jalur) dengan jalan umum atau jalan khusus (kendaraan) baik berpintu maupun tidak berpintu. Hal ini artinya perlintasan merupakan suatu tempat / titik kereta api dengan kendaraan. Perlintasan sebidang antara rel kereta api (KA) dengan jalan raya bagi pengguna jalan merupakan lokasi yang sangat berbahaya.

4. Pengertian *Maslahah Mursalah*

Hukum Islam yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah *Maslahah Mursalah*. Dengan menggunakan *Maslahah Mursalah* nantinya dapat digunakan untuk acuan guna mengkaji pada penelitian ini. Selanjutnya, Sesuatu yang dianggap *maslahah* itu tidak bertentangan dengan ketentuan yang ditegaskan dalam Al-Quran atau As-Sunnah atau bertentangan dengan *ijma'*.³²

Maslahah mursalah menurut bahasa berarti mencapai kemaslahatan dan secara istilah *maslahah mursalah* ialah *maslahah* yang tidak disyari'atkan hukum oleh syari'at untuk menjadikannya dan tidak ada dalil syara yang menganggapnya atau mengabaikannya. Secara istilah segala sesuatu yang dapat menjamin kemaslahatan dan kepentingan manusia yang sejalan dengan tujuan syar'i dalam mensyari'atkan hukum dan baginya tidak ada petunjuk syar'i yang menyatakan pengakuan atau penolakan.³³

Maslahah mursalah terdiri dari dua kata yang berhubungan dalam bentuk *sifat mausuf*, atau yang menunjukkan ia bagian dari *maslahah*.³⁴ Nama

³²Satria Effendi, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Kencana, 2005), 150.

³³Saifudin Zuhri, *Ushul Fikih (Akal Sebagai Sumber Hukum Islam)*, cet. II, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011), 84.

³⁴ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh Jilid 2*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 2008), 332.

lain dari *masalah mursalah* disebut juga *al-Istilah* menurut Bahasa “mencari kemaslahatan”.³⁵ Dari makna kebahasaan ini dipahami bahwa *al-maslahah mursalah* meliputi segala yang mendatangkan manfaat, baik melalui cara mengambil dan melakukan suatu tindakan maupun dengan menolak dan menghindarkan segala bentuk yang menimbulkan *kemudaratan* dan kesuliatan.³⁶

Penggunaan *masalah mursalah* adalah ijtihad yang paling subur untuk menetapkan hukum yang tak ada nashnya dan jumhur ulama menganggap *masalah mursalah* sebagai hujjah syari’at karena :

Semakin tumbuh dan bertambah hajat manusia terhadap kemaslahatannya ,jika hukum tidak menampung untuk kemaslahatan manusia yang dapat diterima,berarti kurang sempurna lah syari’at mungkin juga beku. Setiap perbuatan yang dilakukan oleh seseorang mempunyai tujuan dan maksud tertentu, tanpa mempersoalkan baik atau buruk, mendatangkan manfaat atau sebaliknya. Sebelum sampai pada pelaksanaan perbuatan yang dituju itu, ada serentetan perbuatan yang harus dilaluinya.³⁷

Para sahababat dan tabi’in telah menetapkan hukum berdasarkan kemaslahatan,seperti abu bakar menyuruh mengumpulkan musyaf al-qur’an demi kemaslahatan umum.

Ulama Malikiyah dan Hanabilah menerima *Maslahah Mursalah* sebagai dalil dalam menetapkan hukum, bahkan mereka dianggap sebagai

³⁵ Zarkasji Abdul Salam Dan Oman Fatuhurohman, *Pengantar Ilmu Fiqh 1*, (Yogyakarta: Kurnia Kalam Semesta, 1994), 115.

³⁶ Amir Syarifudin, *Ushul Fiqh Cet 1*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 2004), 81.

³⁷ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqhn Jilid 2*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 2008), 421-422.

ulama fiqh yang paling banyak dan luas penerapannya. Untuk menjadikan *masalahah mursalah* menjadi dalil, ulama Malikiyah dan Hanabilah bertumpu pada :

Praktek para sahabat yang telah menggunakan *masalahah mursalah* diantaranya, saat sahabat mengumpulkan al-Quran kedalam beberapa mushaf. Padahal hal ini tidak dilakukan pada masa Rosululloh SAW. Alasan yang mendorong mereka tak lain untuk menjaga al-Quran dari kepunahan karna banyak hafidz yang meninggal. Selain itu, merupakan bukti nyata dari firman Allah surat al-hijr ayat 9:

إِنَّا نَحْنُ نَزَّلْنَا الذِّكْرَ وَإِنَّا لَهُ لَحَافِظُونَ

Artinya: “*Sesungguhnya kamilah yang menurunkan alquran, dan sesungguhnya kami benar-benar memeliharanya*”.³⁸

Adanya *masalahah* berarti sama dengan merealisasikan maqosid asyari’. Oleh karena itu, wajib menggunakan dalil *masalahah* karena merupakan sumber hukum pokok yang berdiri sendiri.

Ulama asy-syafi’i dan para pembesar golongan hanafiyah memakai *masalahah mursalah* dalam permasalahan yang tidak dijumpai dasar hukumnya yang shahih. Namun mereka mensyaratkan dasar hukum yang mendekati hukum yang shahih. Hal itu senada dengan pendapat al-juwaini. Sedangkan imam ghazali berpendapat bahwa bila kecocokannya itu ada dalam tahap tahsin atau tajayyun (perbaikan), tidaklah dipakai sampai ada dalil yang lebih jelas. Adapun bila berada pada martabat penting boleh memakainnya, tetapi harus

³⁸ Q.S Al-Hijr 15: 9

memenuhi beberapa syarat. Dia pun berkata, jangan sampai para mujtahid menjauhi untuk melaksanakannya. Namun pendapatnya berbeda-beda tentang derajat pertengahan, yakni martabat kebutuhan. Dalam kitab *al-mustasyfa*, dia menolaknya. Namun dalam kitab *syafa' u al-ghalil*, dia menerimanya.³⁹

Seandainya *masalahah* tidak diambil pada setiap kasus yang jelas mengandung masalah, maka orang-orang muallaf akan mengalami kesulitan. *Maslahah mursalah* ada beberapa macam ditinjau dari beberapa segi:⁴⁰

a. Berdasarkan segi kualitas dan kepentingan ke maslahatan:

Maslahah dharuriyah, yaitu kemaslahatan yang berhubungan dengan kebutuhan pokok umat manusia di dunia dan di akhirat. Yang termasuk dalam kemaslahatan ini adalah memelihara agama, memelihara jiwa, memelihara akal, memelihara keturunan dan memelihara harta.

Maslahah hajjiyah, yaitu kemaslahatan yang dibutuhkan dalam menyempurnakan kemaslahatan pokok atau mendasar sebelumnya berbentuk keringan untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan dasar manusia. Misalnya dalam bidang ibadah diberi keringanan meringkas shalat (menjama') dan berbuka puasa bagi orang yang musafir dalam bidang muammalah antara lain dibolehkan berburu binatang, melakukan jual beli pesanan.

Maslahah tahsiniyah, yaitu kemaslahatan yang bersifat pelengkap berupa keleluasa yang dapat melengkapi kemaslahatan sebelumnya. Misalnya, dianjurkan untuk makan dan minum yang bergizi, berpakaian

³⁹Rachmat Syafe'i, *ilmu ushul fiqih*, (Bandung: Pustaka Setia, 2010), 123.

⁴⁰Zurifah nurdin, *ushul fiqih 1*, (Bandung, Pustaka Setia, 2012), 61.

yang bagus dan berbagai jenis cara menghilangkan najis dari badan manusia.

Ketiga masalah ini perlu dibedakan sehingga seseorang muslim dapat menentukan prioritas dalam mengambil suatu kemaslahatan. Kemaslahatan *daruriyyah* harus lebih didahulukan daripada kemaslahatan *hajiyyah* dan kemaslahatan *hajiyyah* harus lebih didahulukan daripada kemaslahatan *tahsiniyyah*.⁴¹

b. Berdasarkan segi perubahan *masalahah* :

Maslahah tsabitah, yaitu kemaslahatan yang sifatnya tetap, tidak berubah sampai akhir zaman. Misalnya berbagai kewajiban ibadah seperti shalat dan lainnya.

Maslahah mutaqhairah, yaitu kemaslahatan yang berubah-ubah sesuai dengan perubahan tempat, waktu, dan subyek hukum. Kemaslahatan seperti ini berkaitan dengan permasalahan muamalah dan adat kebiasaan, seperti makan makanan yang berbeda-beda antara daerah yang satu dengan yang lainnya.

Berdasarkan keberadaan *masalahah* menurut *syara'* mustafah asyabi pembagiannya sebagai berikut :⁴²

a. Kemaslahatan yang di dukung oleh *syara'* artinya adanya dalil khusus yang menjadi dasar bentuk dan jenis kemaslahatan tersebut. Misalnya tentang hukuman atas orang yang meminum-minuman keras.

⁴¹ Amir Syarifudin, *Ushul Fiqh Cet 1*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 2004), 83-84.

⁴² Zurifah nurdin, *ushul fiqih 1*, (Bandung, Pustaka Setia, 2012), 63.

- b. Hukum yang terdapat dalam hadist difahami berlainan oleh para ulama fikih. Hal ini disebabkan perbedaan alat memukul yang digunakan nabi Muhammad saw ketika melaksanakan hukuman bagi orang yang meminum minuman keras. Ada hadist yang menerangkan alat yang digunakan adalah pelepah kurmah sebanyak 10 kali. Dan ada yang mengqhiyaskan dengan hukuman penuduh zina yaitu 80 kali. Pendapat yang terakhir ini menurut ahli ushul fiqh sangat cocok untuk digunakan sebab di dukung oleh *syara'* sebab baik jenis maupun bentuknya disebut *muslahah mu,tabarah*.
- c. Kemaslahatan yang ditolak oleh *syara'* karena bertentangan dengan ketentuan *syara'*, *syara'* yang menentukan bahwa orang yang memlakukan hubungan seksual disiang hari dalam bulan ramadhan dikenakan hukuman memerdekakan budak, atau puasa selama dua bulan berturut-turut, atau memberi makan 60 orang fakir miskin, dan ulama' *ushul fiqh* memberikan pandangan bahwa yang diutamakan adalah puasa dua bulan berturut-turut karena hal yang demikian itu sangat relevan dengan tujuan *syara'*
- d. Kemaslahatan yang keberadaan tidak didukung *syara'* dan tidak pula dibatalkan *syara'* melalui dalil yang rinci. Kemaslahatan dalam bentuk ini di bagi dua. Kemaslahatan yang tidak di dukung oleh *syara'* baik secara rinci maupun umum, tetapi didukung oleh *nash*, yang disebut *masalahah qharibah*. Namun mereka tidak dapat memberikan contohnya. Dan kemaslahatan yang kedua disebut *masalahah mursalah*.

Kemaslahatan ini didukung oleh sekumpulan nash walau bukan nash yang rinci.



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah suatu cara yang digunakan peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya yang dibandingkan dengan standar ukuran yang telah ditentukan. Chalid Narbuko memberikan pengertian metode penelitian adalah cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran seksama untuk mencapai tujuan dengan cara mencari, mencatat, merumuskan, dan menganalisis sampai menyusun laporan.⁴³ Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini meliputi jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, sumber-sumber data, metode pengumpulan data, dan metode analisis data

A. Jenis Penelitian

Berdasarkan objek penelitian dan masalah yang dirumuskan, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian lapangan (*field research*), yaitu suatu penelitian yang dilaksanakan secara intensif, terperinci, dan mendalam terhadap

⁴³Chalid Narbuko, Abu Ahmad, *Metode Penelitian*, (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2003), 1.

objek tertentu yang membutuhkan suatu analisa komprehensif dan menyeluruh.⁴⁴ Penelitian yang menggali informasi di lapangan berdasarkan fakta yang diperoleh secara mendalam. Peneliti langsung ke lapangan untuk melakukan observasi dan wawancara, meninjau secara cermat. Peneliti menggali data yang ada di lapangan untuk kemudian mengkaji, mendeskripsikan, dan menganalisis data tersebut.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris. Pendekatan yuridis empiris adalah pendekatan dengan melihat sesuatu kenyataan hukum di dalam masyarakat.⁴⁵

Penelitian empiris adalah penelitian yang berkaitan dengan pendapat perilaku anggota masyarakat dalam hubungan hidup bermasyarakat. Dengan kata lain, penelitian empiris mengungkapkan implementasi hukum yang hidup (*living law*) dalam masyarakat melalui perbuatan yang dilakukan oleh masyarakat.⁴⁶

Penelitian hukum empiris bertujuan untuk mengetahui sejauhmana bekerjanya hukum di dalam masyarakat. Penelitian hukum empiris sebagai hasil interaksi antara ilmu hukum dengan disiplin ilmu-ilmu lainnya.⁴⁷

Penelitian ini dilakukan dengan melihat pelaksanaan aturan undang-undang yang telah dikeluarkan dengan kondisi masyarakat sebagai konsumsi publik. Sehingga pendekatan yang paling cocok digunakan untuk penelitian ini adalah pendekatan yuridis empiris.

⁴⁴Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. (Jakarta: Rineka Cipta, 1998), 11.

⁴⁵Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2013), 105.

⁴⁶Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Malang: UIN Press, 2013), 25.

⁴⁷Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, (Bandung: Mandar Maju, 2008), 45.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian empiris ini dilakukan di PT KAI daerah operasional Surabaya. Sebagai pusat yang mengatur permasalahan hukum yang dapat membantu penelitian ini untuk pedoman dalam membantu secara pengetahuan kepada masyarakat. Sehingga sangat tepat memilih PT KAI daerah operasional Surabaya ini sebagai tempat dilakukannya penelitian ini.

D. Sumber Data

Sumber data dalam suatu penelitian adalah subjek dari mana data diperoleh. Sumber data merupakan salah satu yang paling vital dalam penelitian. Sumber data dibagi menjadi tiga yaitu sumber data primer, sumber data sekunder, dan sumber data tersier:

1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya atau sumber data pertama dimana sebuah data dihasilkan. Dalam hal ini data diperoleh dari hasil wawancara dengan narasumber.⁴⁸ Sebagai narasumber utama adalah Manajer hukum PT KAI daerah operasional surabaya. Selain itu peneliti juga mengambil data-data dari studi dokumen yang ada yaitu Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Kemudian menguraikan data tersebut dan di analisa dengan cara menghubungkan dan menguraikan dengan masalah yang dikaji.

⁴⁸Rianto Adi, *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*, (Jakarta : Granit, 2004), 56.

2. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari referensi buku-buku yang berkaitan dan dokumentasi yang dilakukan peneliti. Buku referensi terkait adalah yang berhubungan dengan pertanggungjawaban serta literatur yang terlebih dahulu sudah membahas mengenai pertanggungjawaban kecelakaan. Buku referensi seperti manajemen transportasi karya salim abbas, ekonomi transportasi karya rustian kamaludin, serta buku referensi lainnya. Selain itu, skripsi seperti Pertanggungjawaban keperdataan pt kereta api indonesia (persero) atas kecelakaan yang terjadi saat mengangkut penumpang, dan penelitian terdahulu lainnya.

3. Data tersier

Sumber data tersier adalah data-data penunjang yakni bahan-bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap data primer dan data sekunder diantaranya kamus dan ensiklopedi.⁴⁹ Kamus yang dipakai adalah Kamus Besar Bahasa Indonesia digunakan untuk mengetahui arti dan maksud kata-kata ilmiah yang belum dimengerti.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam hal ini, peneliti menggunakan teknik wawancara dan observasi. Pengumpulan data pada teknik wawancara yakni mengadakan tanya jawab dengan informan terkait dengan pertanggung jawaban ketika terjadi kecelakaan. Pihak yang akan diwawancarai yakni orang pihak dari PT Kereta Api sendiri dan juga masyarakat. Peneliti juga mengumpulkan data

⁴⁹Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta : UI Pres, 1986), 12.

dengan teknik observasi yakni mencari data dengan cara turun langsung ke lapangan dimana tempat objek penelitian berada.

F. Teknik Analisis Data

Data dan informasi yang sudah terkumpul selanjutnya penulis melakukan pemeriksaan data (*editing*), tahap selanjutnya adalah sesuai dengan teknik yang digunakan dalam penelitian ini, maka teknik analisis data yang digunakan peneliti adalah analisis deskriptif kualitatif atau non statistik atau analisis isi (*content analysis*).⁵⁰ Adapun proses analisis data yang peneliti gunakan adalah Pemeriksaan Data (*Editing*), klasifikasi (*classifying*), verifikasi (*verifying*), analisis (*analyzing*), dan tahap terakhir adalah kesimpulan (*concluding*).

1. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Kegiatan editing adalah membetulkan jawaban yang kurang jelas, meneliti jawaban-jawaban responden sudah lengkap atau belum, menyesuaikan jawaban yang satu dengan lainnya serta lain-lain kegiatan dalam rangka lengkap dan sempurnanya jawaban responden.⁵¹

2. Klasifikasi (*Classifying*)

Klasifikasi (*classifying*), yaitu setelah ada data dari berbagai sumber, kemudian diklasifikasikan dan dilakukan pengecekan ulang agar data yang diperoleh terbukti valid. Klasifikasi ini bertujuan untuk memilah data yang diperoleh dari informan dan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian.

⁵⁰Comy R. Setiawan, *Metode Penelitian Kualitatif - Jenis, Karakter, dan Keunggulannya*, (Jakarta: Grasindo, 2010), 9.

⁵¹Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), 73.

3. Verifikasi (*Verifying*)

Verifikasi data adalah langkah dan kegiatan yang dilakukan peneliti untuk memperoleh data dan informasi dari lapangan. Dalam hal ini, peneliti melakukan pengecekan kembali data yang sudah terkumpul terhadap kenyataan yang ada di lapangan guna memperoleh keabsahan data.

4. Analisis (*Analysing*)

Analisa data adalah suatu proses untuk mengatur aturan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola kategori dan suatu uraian dasar. Sugiyono berpendapat bahwa analisa data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi.⁵²

Analisis data sebagai bagian dari isi penelitian di samping penyajian data, mendasarkan analisisnya dari data yang disajikan itu. Data yang telah disajikan dianalisis melalui pendekatan yang sudah ditentukan. Analisis data seringkali peneliti menggunakan kutipan-kutipan dari hasil penelitian terdahulu atau mengutip pendapat-pendapat ahli dari buku-buku, sebagai upaya mempertajam analisis yang dikerjakan.⁵³

5. Kesimpulan (*Concluding*)

Kesimpulan dikemukakan secara menyeluruh tetapi berurutan dari hal yang bersifat umum kemudian baru ke hal-hal yang bersifat lebih khusus.

⁵²Fakultas Syari'ah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, 48.

⁵³Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), 82.

Berdasarkan penemuan-penemuan lapangan, analisis data dan hasil kesimpulan yang dirumuskan dijadikan dasar bagi perumusan saran-saran.⁵⁴

G. Teknik Uji Kesahihan Data

1. Triagulasi metode, sumber, dan peneliti.

Teknik ini merupakan pemeriksaan data yang memanfaatkan waktu yang lain diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau perbandingan terhadap data.

2. Ketekunan pengamatan

Yakni dengan melakukan pengamatan secara lebih cermat dan berkesinambungan.

3. Pengecekan sejawat

Yakni dengan cara peneliti mengadakan diskusi dengan rekan-rekan yang mempunyai pengetahuan umum yang sama tentang hal yang diteliti oleh peneliti yang bertujuan untuk menguji hipotesis kerja yang muncul dari pemikiran peneliti dan meninjau ulang pandangan serta persepsi peneliti.

4. Perpanjangan waktu penelitian (PWP)

Dilakukan apabila masih terdapat data yang belum sepenuhnya sah, sehingga peneliti menggunakan perpanjangan penelitian untuk meningkatkan derajat keabsahan data yang diperoleh.

⁵⁴Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008), 83.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

Daerah Operasi VIII Surabaya atau disingkat dengan Daop 8 Surabaya atau Daop VIII SB adalah salah satu daerah operasi perkeretaapian Indonesia, di bawah lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Direksi PT Kereta Api Indonesia dipimpin oleh seorang Executive Vice President (EVP) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia.⁵⁵

Stasiun utama di Daop VIII adalah Stasiun Surabaya Gubeng, Surabaya Pasarturi, Surabaya Kota/Semut, Sidoarjo, Mojokerto, Bojonegoro, Malang, Wonokromo, dan Lamongan. Dipo Lokomotif terbesar, yakni Dipo Lokomotif Sidotopo (SDT), berada dalam kompleks Stasiun Sidotopo.

1. Sejarah PT Kereta Api Indonesia

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengalami berbagai perubahan dan perbaikan baik dalam status perusahaan maupun kegiatan operasional

⁵⁵ Website Resmi, <http://kereta-api.info/tag/daop-viii>, diakses pada 15 April 2018.

selama keberadaannya 67 tahun di Indonesia. Kehadiran kereta api ditandai dengan pembangunan jalan kereta api dari Kemijen menuju Desa Tanggung di Semarang sepanjang 26 km yang dipimpin oleh Ir.J.P de Bordes, pada 17 juni 1864. Pada saat itu perusahaan kereta api masih bernama *Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV.NISM).

Pembangunan rel kereta api terus dilakukan hingga panjangnya mencapai 5910 km pada tahun 1950. Pembangunan tidak hanya dilakukan di Pulau Jawa, namun juga di Sumatera. Pengerjaan rel kereta api di Jawa dan Sumatera bahkan melibatkan juga para pekerja paksa Romusha, yang selama pengerjaannya menelan korban yang cukup banyak.

Hingga akhirnya setelah kemerdekaan Indonesia diproklamkan pada 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam Angkatan Muda Kereta Api (AMKA) mengambil alih perusahaan kereta api dari tangan Jepang. Peristiwa tersebut terjadi pada 28 September 1945, yang kemudian dijadikan sebagai hari lahir Kereta Api Indonesia. Pada tanggal ini dibentuk juga Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Sejak saat itulah perusahaan perkeretaapian Indonesia mengalami berbagai perubahan status perusahaan.

Pada kurun waktu 1971-1991 perusahaan kereta api Indonesia bernama PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Kemudian pada tahun 1991-1998 status perusahaan berubah kembali menjadi Perumka (Perusahaan Umum Kereta Api). Hingga akhirnya pada tahun 2010 sampai sekarang status

perusahaan kereta api berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau yang biasa disebut dengan PT KAI.

2. Visi Dan Misi Perusahaan

a. Visi

“menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan dan memenuhi harapan stakeholders”

b. Misi

“menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangannya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama: Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan, dan kenyamanan”

3. Kereta Api Penumpang dibawah Pengoperasian Daop VIII Surabaya adalah:

- a. Kereta api Argo Bromo Anggrek, eksekutif argo jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Gambir dengan nomor KA 1-4.
- b. Kereta api Bangunkarta, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Gambir dengan nomor KA 55-56.
- c. Kereta api Turangga, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Bandung dengan nomor KA 49-50.
- d. Kereta api Sancaka, eksekutif dan bisnis jarak menengah relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Yogyakarta dengan nomor KA 83 dan 86.

- e. Kereta api Kertajaya, ekonomi AC jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Pasar Senen dengan nomor KA 177-178.
- f. Kereta api Pasundan, ekonomi AC jarak jauh relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Kiaracondong dengan nomor KA 179-180.
- g. Kereta api Maharani, ekonomi AC jarak menengah relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Semarang Poncol nomor KA 213-214.
- h. Kereta api Rapih Dhoho, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Blitar via Stasiun Kertosono dengan nomor KA 441-456.
- i. KRD Kertosono, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Kota-Stasiun Kertosono dengan nomor KA 477-480.
- j. KRD Bojonegoro, ekonomi AC relasi Stasiun Sidoarjo-Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Bojonegoro dengan nomor KA 471-476.
- k. KRD SuLam, komuter non AC relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Lamongan dengan nomor KA 301-304.
- l. KRD Surabaya-Sidoarjo/SuSi, komuter non AC relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Sidoarjo-Stasiun Porong dengan nomor KA 295-300.
- m. KRD Jenggala, komuter AC relasi Stasiun Sidoarjo-Stasiun Mojokerto via Stasiun Tulangan nomor KA 306-311 dan 314-319.
- n. Kereta api Gajayana, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Gambir dengan nomor KA 41-42.
- o. Kereta api Majapahit kelas ekonomi AC plus jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Pasar Senen dengan nomor KA 149-150.

- p. Kereta api Matarmaja, ekonomi AC jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Pasarsenen nomor KA 171-172.
- q. Kereta api Penataran, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Kota/Gubeng-Stasiun Blitar via Stasiun Malang dengan nomor KA 459, 461-466, dan 468.
- r. Kereta api Tumapel, ekonomi AC lokal relasi Stasiun Surabaya Kota/Gubeng-Stasiun Malang dengan nomor KA 460 dan 467.

4. Kereta Api Penumpang yang Terlayani Daop VIII Surabaya namun dibawah Pengoperasian Daop lain adalah:

- a. Kereta api Argo Wilis, eksekutif argo jarak jauh relasi Stasiun Bandung-Stasiun Surabaya Gubeng dengan nomor KA 5-6 (operator Daop II Bandung).
- b. Kereta api Bima, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Gambir-Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Malang dengan nomor KA 43-46 (operator Daop I Jakarta).
- c. Kereta api Sembrani, eksekutif satwa jarak jauh relasi Stasiun Gambir-Stasiun Surabaya Pasarturi dengan nomor KA 47-48 (operator Daop I Jakarta).
- d. Kereta api Harina, eksekutif dan bisnis relasi Stasiun Surabaya Pasarturi-Stasiun Bandung dengan nomor KA 73-76 (operator Daop II Bandung),
- e. Kereta api Gumarang, eksekutif dan bisnis jarak jauh relasi tujuan Stasiun Pasar Senen-Stasiun Surabaya Pasarturi dengan nomor KA 77-78 (operator Daop I Jakarta).

- f. Kereta api Sancaka, eksekutif dan bisnis jarak menengah relasi Stasiun Yogyakarta-Stasiun Surabaya Gubeng dengan nomor KA 84-85 (operator Daop VI Yogyakarta).
- g. Kereta api Mutiara Timur, eksekutif dan bisnis jarak menengah relasi Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Banyuwangi Baru dengan nomor KA 87-90 (operator Daop IX Jember)
- h. Kereta api Malabar, eksekutif-bisnis-ekonomi jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Bandung dengan nomor KA 99-100 (operator Daop II Bandung).
- i. Kereta api Malioboro Ekspres, eksekutif dan ekonomi jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Yogyakarta dengan nomor KA 101-104 (operator Daop VI Yogyakarta).
- j. Kereta api Mutiara Selatan, bisnis jarak jauh relasi Stasiun Malang-Stasiun Surabaya Gubeng-Stasiun Bandung dengan nomor KA 131-132 (operator Daop II Bandung).
- k. Kereta api Ambarawa Ekspres, ekonomi AC plus jarak menengah relasi Stasiun Semarang Poncol-Stasiun Surabaya Pasarturi dengan nomor KA 11240-11159 (operator Daop IV Semarang).
- l. Kereta api Jayabaya, ekonomi AC plus jarak jauh relasi Stasiun Pasar Senen-Stasiun Malang via Stasiun Surabaya Pasar Turi nomor KA 151-154 (operator Daop I Jakarta).

- m. Kereta api Gaya Baru Malam, ekonomi AC jarak jauh relasi Stasiun Pasar Senen-Stasiun Surabaya Gubeng dengan nomor KA 173-174 (operator Daop I Jakarta).
- n. Kereta api Tawang Alun, ekonomi AC jarak menengah relasi Stasiun Banyuwangi Baru-Stasiun Malang Kotalama dengan nomor KA 207-210 (operator Daop IX Jember).
- o. Kereta api Probwangi, ekonomi AC jarak menengah/lokal relasi Stasiun Banyuwangi Baru-Stasiun Surabaya Kota dengan nomor KA 219-220 (operator Daop IX Jember).

5. Bengkel dan Sarana Perawatan

a. Balai Yasa Surabaya Gubeng (BY SGU)

Terletak di sebelah timur laut Stasiun Surabaya Gubeng, balai yasa ini hanya dikhususkan untuk memperbaiki kereta penumpang, khususnya milik dipo-dipo kereta di Jawa Timur.

b. Dipo Lokomotif, Kereta, dan Mekanik Sidotopo (SDT)

Terletak di Jalan Sidotopo Lor no. 2, Surabaya, satu kompleks dengan Stasiun Sidotopo. Dipo ini merupakan dipo lokomotif terluas yang ada di Pulau Jawa. Uniknya, cara memutar lokomotif Dipo Lokomotif Sidotopo tidak menggunakan pemutar rel, tetapi melalui jalur yang dibentuk seperti setengah lingkaran (balloon loop) yang memutari utara bangunan dipo lokomotif. Selain itu, juga ada dipo kereta dan dipo mekanik yang berada di sebelah utara dan tenggara dipo lokomotif. Dipo kereta tersebut menyimpan rangkaian kereta Bangunkarta, Turangga, Sancaka, Pasundan,

Penataran, KRD Kertosono, Rapih Dhoho, Komuter Surabaya-Sidoarjo, dan Komuter Jenggala.

c. Subdipo Lokomotif dan Dipo Lokomotif Surabaya Pasarturi (SBI)

Terletak satu kompleks dengan Stasiun Pasarturi, tepatnya di sebelah barat daya stasiun. Gunanya untuk menyimpan lokomotif dan juga perawatan rangkaian kereta api Argo Bromo Anggrek, Kertajaya, Maharani, KRD Bojonegoro, dan Komuter Surabaya-Lamongan.

d. Subdipo Lokomotif dan Dipo Kereta Malang (ML)

Terletak satu kompleks dengan Stasiun Malang, tepatnya di sebelah timur stasiun. Gunanya untuk menyimpan lokomotif dan juga perawatan rangkaian kereta api yang stasiun terminusnya adalah Stasiun Malang, yaitu Gajayana, Majapahit, Jayabaya Malang, Matarmaja, Penataran, dan Tumapel.

karena perbuatan, kejadian, atau keadaan dalam proses pengangkutan. Seperti yang dituturkan oleh petugas :

“Mengenai hak dan kewajiban dalam pertanggungjawaban ketika terjadi kecelakaan kereta api. Terbagi menjadi empat hal yang bersangkutan yaitu adanya perjanjian, dokumen, undang-undang dan kebiasaan. kalau minta penjelasan nanti saya beri bukunya sampean baca sendiri ya dek. Soalnya dalam hal ini banyak sekali kaitan antara keempatnya sebagai landasan ketika terdapat perjanjian antara perusahaan, penumpang maupun pihak ketiga”⁵⁶

Oleh karena itu sesuai dengan apa yang disampaikan bahwa kewajiban yang timbul dari ketentuan perjanjian disebut kewajiban perjanjian (*contractual obligations*), sedangkan kewajiban yang timbul dari ketentuan undang-undang disebut kewajiban undang-undang (*law obligations*). Kewajiban dan hak yang dibahas disini adalah kewajiban dan hak pengangkut serta penumpang atau pengirim dalam proses pengangkutan.⁵⁷

Umumnya kewajiban dan hak pihak-pihak dalam praktik perjanjian pengangkutan jalan telah dirumuskan dalam perjanjian yang mereka buat. Karena perjanjian pengangkutan umumnya tidak tertulis, tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan. Kewajiban dan hak pihak-pihak biasanya tertulis pada dokumen tersebut. Apabila dalam dokumen tidak dirumuskan, yang diikuti adalah ketentuan undang-undang pengangkutan. Apabila dalam undang-undang pengangkutan juga tidak ditentukan, yang diikuti adalah kebiasaan

⁵⁶ Purnomo, Wawancara Manajer Hukum PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional Surabaya, tanggal 20 November 2017.

⁵⁷ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 146.

dalam praktik pengangkutan. Oleh karena itu, sumber kewajiban dan hak pihak-pihak adalah perjanjian, dokumen, undang-undang, dan kebiasaan.⁵⁸

Kewajiban dan hak pihak-pihak diklasifikasikan menjadi kewajiban dan hak utama, kewajiban dan hak pelengkap. Dasar perbedaannya adalah pada akibat hukum jika terjadi pelanggaran. Apabila kewajiban dan hak utama dilanggar atau tidak dipenuhi, dapat mengakibatkan pembatalan perjanjian. Kewajiban dan hak utama adalah yang berkenaan dengan biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan. Apabila kewajiban dan hak pelengkap dilanggar atau tidak terpenuhi, hanya dapat mengakibatkan pembayaran ganti kerugian. Kewajiban dan hak pelengkap adalah yang berkenaan dengan barang bawaan penumpang, penyimpanan dan penunjukan dokumen, dan syarat-syarat lainnya.

2. Kewajiban dan Hak Dalam Pengangkutan Kereta Api

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, PT Kereta Api Indonesia sebagai pengangkut wajib mengangkut orang yang telah memiliki karcis. Orang yang telah memiliki karcis berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Karcis merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan orang⁵⁹. PT Kereta Api Indonesia wajib :

- a. Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang
- b. Mengutamakan pelayanan kepentingan umum
- c. Menjaga kelangsungan pelayanan pada lintas yang ditetapkan

⁵⁸ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 146.

⁵⁹ Lihat Pasal 132 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

- d. Mengumumkan jadwal perjalanan kereta api dan tarif pengangkutan kepada masyarakat
- e. Mematuhi jadwal keberangkatan kereta api
- f. Mengumumkan kepada pengguna jasa apabila terjadi pembatalan dan penundaan pemberangkatan, keterlambatan kedatangan, atau pengalihan pelayanan lintas kereta api disertai dengan alasan yang jelas⁶⁰

Pengangkutan darat dengan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara badan penyelenggara pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Secara massal mengandung pengertian bahwa kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut orang atau barang dalam jumlah atau volume besar setiap kali perjalanannya. Selamat artinya terhindarnya perjalanan kereta api dari kecelakaan akibat factor internal. Aman artinya terhindarnya perjalanan kereta api akibat faktor eksternal, baik berupa gangguan alam maupun manusia. Nyaman artinya terwujudnya ketenangan dan ketenteraman bagi penumpang selama perjalanan kereta api. Cepat dan lancar artinya perjalanan kereta api dengan waktu yang singkat dan tanpa gangguan. Tepat artinya terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan waktu yang ditetapkan. Tertib dan teratur artinya terlaksananya perjalanan kereta api sesuai dengan jadwal dan peraturan perjalanan. Efisien artinya penyelenggaraan kereta api yang mampu memberikan manfaat yang maksimal.

Secara khusus, setiap jenis pengangkutan mempunyai tujuan yang khusus pula. Demikian juga pengangkutan jalan bertujuan untuk :

⁶⁰ Lihat Pasal 133 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan pengangkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda pengangkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat⁶¹

Pengertian mampu memadukan moda pengangkutan jalan dengan moda pengangkutan lainnya adalah kemampuan moda lalu lintas dan pengangkutan jalan untuk memadukan moda pengangkutan kereta api, satu dengan yang lainnya, antara lain, dengan menghubungkan dan mendinamisasikan antar stasiun, atau simpul-simpul lainnya dengan ruang kegiatan. Mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan mengandung pengertian bahwa lalu lintas dan pengangkutan jalan memiliki kemampuan untuk memberikan pelayanan sampai ke seluruh pelosok wilayah daratan.

3. Tanggung Jawab Pengangkutan Kereta Api Didalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Undang-undang sebagai dasar aturan yang menjadi landasan utama untuk keberlangsungan aktifitas kereta api. Pernyataan fungsional yang berkaitan dengan apa yang menjadi permasalahan. Seperti yang disampaikan oleh petugas :

“Melihat fungsi undang-undang sebagai landasan utama untuk menghukumi kasus itu, maka menurut saya sudahlah sepadan

⁶¹ Lihat Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dengan apa yang sudah menjadi peraturan yang sudah ditetapkan. Karena undang-undang sendiri dibuat dengan pemikiran yang matang mengenai kasus-kasus yang terjadi sehingga apa yang sudah tertulis dalam undang-undang bersifat mutlak dan harus ditaati. Mengenai banyaknya protes yang dilakukan oleh masyarakat yang menganggap undang-undang tidak sesuai dengan apa yang diinginkan masyarakat tidaklah salah karena semua memiliki hak berbicara tetapi dengan aturan yang wajar sehingga tercipta ketentraman sosial yang menjadi keseimbangan dalam mentaati peraturan”⁶²

PT Kereta Api Indonesia bertanggung jawab terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai di stasiun tujuan yang disepakati. Tanggung jawab tersebut dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. PT Kereta Api Indonesia tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api.⁶³

PT Kereta Api Indonesia bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak barang diterima oleh PT Kereta Api Indonesia sampai dengan diserahkan barang kepada penerima. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan. PT Kereta Api Indonesia tidak bertanggung

⁶² Purnomo, Wawancara Manajer Hukum PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional Surabaya, tanggal 20 November 2017.

⁶³ Lihat Pasal 157 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan barang.⁶⁴

PT Kereta Api Indonesia tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan pihak PT Kereta Api Indonesia sebagai pengangkut. Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian dari pihak ketiga kepada PT Kereta Api Indonesia disampaikan selambat-lambatnya tiga puluh hari terhitung mulai terjadinya kerugian.⁶⁵

PT Kereta Api Indonesia berhak menahan barang yang diangkut dengan kereta api apabila pengirim atau penerima barang tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian pengangkutan barang. Dalam hal pengirim atau penerima barang tidak memenuhi kewajiban setelah lewat batas waktu yang disepakati dalam perjanjian, PT Kereta Api Indonesia dapat menjual barang secara lelang. Penjualan barang secara lelang tersebut dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bidang pelelangan. Hasil penjualan lelang barang dimaksud digunakan untuk memenuhi kewajiban pengirim atau penerima barang. Dalam hal barang itu bersifat membahayakan atau dapat mengganggu dalam penyimpanannya, barang tersebut harus dimusnahkan.⁶⁶

PT Kereta Api Indonesia wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal

⁶⁴ Lihat Pasal 158 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

⁶⁵ Lihat Pasal 159 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

⁶⁶ Lihat Pasal 161 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api, sebagaimana diatur dalam pasal 157 dan 158. Besarnya nilai pertanggung jawaban paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api.⁶⁷ PT Kereta Api Indonesia yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya dikenai sanksi administratif berupa pembekuan atau pencabutan izin operasi.⁶⁸

PT Kereta Api Indonesia wajib mengasuransikan karyawan awaknya dan sarana perkeretaapian serta kerugian yang diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian pengangkutan kereta api.⁶⁹ Penyelenggaraan prasarana dan PT Kereta Api Indonesia berhak menuntut ganti kerugian kepada pihak yang menimbulkan kerugian terhadap prasarana dan PT Kereta Api Indonesia serta orang yang dipekerjakan.⁷⁰

4. Penanganan Kecelakaan Pengangkutan

Di Amerika Serikat dalam hal terjadi kecelakaan pengangkutan, penanganannya dilakukan oleh suatu badan yang disebut *National Transportation Safety Board* (NTSB) yang didirikan pada tahun 1967. Badan ini bersifat independen yang menangani investigasi kecelakaan pengangkutan darat, kereta api, laut, dan udara. Seperti yang disampaikan oleh petugas:

“Ada, kalau badan yang mengatur permasalahan kecelakaan tingkat nasional yaitu Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). KNKT sendiri adalah lembaga non struktural di lingkungan departemen perhubungan untuk

⁶⁷ Lihat Pasal 167 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

⁶⁸ Lihat Pasal 168 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

⁶⁹ Lihat Pasal 169 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

⁷⁰ Lihat Pasal 170 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan pengangkutan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan”⁷¹

Di Indonesia badan yang menangani investigasi kecelakaan pengangkutan dibentuk pada tanggal 1 september 1999 tentang *Komite Nasional Keselamatan Transportasi* (KNKT). Badan ini dibentuk guna mengantisipasi perkembangan penyelenggaraan pengangkutan seiring dengan kemajuan alat pengangkut serta pendukungnya karena kemajuan teknologi pengangkutan tidak serta-merta meningkatkan keselamatan. Selain itu, dibentuknya KNKT untuk mewujudkan pengangkutan yang aman, selamat, lancar, tertib, dan teratur sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional sehingga diharapkan terbentuk sistem yang terpadu guna meningkatkan tingkat keselamatan dalam pelaksanaan pengangkutan.⁷²

Komite nasional keselamatan transportasi (KNKT) adalah lembaga non struktural di lingkungan departemen perhubungan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan pengangkutan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan. Investigasi dan penelitian kecelakaan pengangkutan tersebut dilakukan dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan pengangkutan dengan penyebab yang sama(Pasal 1 ayat 1 dan 2 Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 105 tahun 1999).⁷³

⁷¹ Purnomo, Wawancara Manajer Hukum PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional Surabaya, tanggal 20 November 2017.

⁷² Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 154.

⁷³ Lihat Pasal 1 Ayat 1 dan 2 Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 105 Tahun 1999.

Komite nasional keselamatan transportasi (KNKT) mempunyai tugas⁷⁴

- a. Melakukan investigasi dan penelitian yang meliputi analisis dan evaluasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan pengangkutan.
- b. Memberikan rekomendasi bagi penyusunan perumusan kebijaksanaan keselamatan pengangkutan dan upaya pencegahan kecelakaan pengangkutan
- c. Melakukan penelitian penyebab kecelakaan pengangkutan bekerja sama dengan organisasi profesi yang berkaitan dengan penelitian penyebab kecelakaan pengangkutan.

Dalam melaksanakan tugasnya, KNKT tidak hanya bekerja sendiri tetapi perlu juga bekerja sama dengan pihak-pihak terkait ataupun organisasi-organisasi profesi yang berkenaan dengan penelitian yang dilakukan oleh KNKT. Walaupun KNKT merupakan badan tunggal dalam arti terpisah dengan badan-badan lain, dalam melaksanakan kewajibannya perlu bekerja sama dengan badan lain dalam melakukan proses investigasi. Kerja sama tersebut misalnya kerja sama KNKT dengan Tim SAR nasional atau internasional ataupun Kepolisian Negara Republik Indonesia.

5. Penanganan Kecelakaan Kereta Api

Penanganan kecelakaan kereta api diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, selanjutnya disebut Undang-Undang Perkeretaapian Indonesia. Menurut apa yang sudah disampaikan oleh petugas:

⁷⁴ Lihat Pasal 2 Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 105 Tahun 1999.

“Dari pihak perusahaan sendiri harus mematuhi peraturan yang sudah berlaku. Dimana proses yang pertama dilakukan adalah menetralsisir keadaan sekitar kecelakaan. Ini juga prosedur keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Selesai itu kita melakukan tindakan penanganan pada korban kecelakaan. Secara tidak langsung kita harus bergerak cepat dan melakukan kerjasama dengan beberapa pihak. Selanjutnya ketika semua proses sudah selesai kita menormalkan kembali jalur kereta api”⁷⁵

Menurut ketentuan undang-undang tersebut, dalam hal terjadi kecelakaan kereta api pihak penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut :⁷⁶

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

Pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api dilakukan oleh pemerintah, yaitu KNKT Sub komite penelitian kecelakaan pengangkutan darat, khususnya kereta api. Penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan

⁷⁵ Purnomo, Wawancara Manajer Hukum PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional Surabaya, tanggal 20 November 2017.

⁷⁶ Lihat Pasal 125 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

bukan dalam kaitan dengan penyidikan (penegak hukum), melainkan semata-mata untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan dalam rangka perbaikan teknologi dan agar kecelakaan serupa tidak terjadi lagi di kemudian hari. Apabila dalam kecelakaan tersebut memang terdapat unsur melawan hukum, pemeriksaannya juga dilakukan oleh penyidik dalam rangka penegakkan hukum. Pelaksanaan pemeriksaan dan penelitian kecelakaan kereta api dilakukan oleh suatu badan yang dibentuk atau ditugaskan oleh pemerintahan, yaitu KNKT Sub komite penelitian kecelakaan pengangkutan darat khusus mengenai kecelakaan kereta api.⁷⁷

Hasil pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api yang dibuat dalam bentuk rekomendasi wajib ditindaklanjuti oleh pemerintahan (Menteri Perhubungan), penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian, serta dapat diumumkan kepada publik. Penyelenggara prasarana perkeretaapian atau penyelenggara sarana perkeretaapian wajib membiayai pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api. Biaya pemeriksaan dan penelitian tersebut wajib diasuransikan.⁷⁸

Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak pengguna jasa diangkat dari stasiun awal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati. Tanggung jawab dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami. Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak

⁷⁷ Lihat Pasal 2 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2000.

⁷⁸ Lihat Pasal 175 dan 176 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2003 Tentang Perkeretaapian.

bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, ataupun meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api.⁷⁹

Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak barang diterima oleh penyelenggara sarana perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima. Kerugian dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan. Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat pengangkutan barang.

Penyelenggara sarana perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoperasian pengangkutan kereta api, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penyelenggara sarana perkeretaapian. Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian dari pihak ketiga kepada penyelenggara sarana perkeretaapian disampaikan selambat-lambatnya tiga puluh hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.⁸⁰ Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa yang menderita

⁷⁹ Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet.IV, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2008), 149.

⁸⁰ Lihat Pasal 157 sampai 159 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api. Penyelenggara sarana perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya dikenal sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi.

C. Pertanggungjawaban Kecelakaan Kereta Api Yang Tidak Berpalang Tinjauan *Maslahah Mursalah*

Maslahah mursalah menurut Bahasa berarti masalah sama dengan manfaat, baik dari segi lafal maupun makna. Masalah juga berarti manfaat atau suatu pekerjaan yang mengandung manfaat. Sedangkan masalah mursalah menurut istilah berarti kebaikan yang tidak disinggung dalam syara' untuk mengerjakannya atau meninggalkannya, namun jika dikerjakan akan membawa manfaat.⁸¹

Imam Ghazali mengemukakan bahwa pada prinsipnya masalah adalah mengambil manfaat dan menolak kemudharatan dalam rangka memelihara tujuan-tujuan syara'. Atau dalam kata lain sesuatu kejadian syara' atau ijma tidak menetapkan hukumnya dan tidak pula nyata ada illat yang menjadi dasar menetapkan hukum, tetapi ada pula sesuatu yang munasabah untuk kemaslahatan dan kebaikan umum.

Oleh sebab itu dikatakan oleh Ibnu Taimiyah, sebagaimana dikutip oleh dalam buku fiqh dan ushul fiqh:

حُكْمُ الشَّيْءِ أَهْوَ حَرَامٌ أَوْ مُبَاحٌ فَلْيَنْضُرْ إِلَى مَفْسَدَتِهِ وَمَصْلَحَتِهِ

Artinya: “*Hukum Sesutu adakah dia haram atau mubah, maka dilihat dari segi mafsadatan dan kebaikannya*”.⁸²

⁸¹ A. Hanafi. *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Wijaya, 1989), 144.

⁸² Amir Syarifudin, *Ushul Fiqh, Jilid 2*, (Jakarta: : Logos Wacana Ilmu, 2008), 333.

مَا لَمْ يَشْهَدْ لَهُ إِبْطَالٌ وَلَا إِعْتِبَارٌ مُعَيَّنٌ

Artinya: “Maslahah yang tidak ada bukti petunjuk tertentu yang membatalkannya dan tidak pula yang memperhatikannya”⁸³

Konsep maslahah mursalah mendiskripsikan bahwa walaupun tidak pernah disinggung secara terang-terangan dalam nash, sesuatu yang dianggap sebagai sebuah kemaslahatan bagi manusia, maka sesuatu itu disahkan dan bisa menjadi produk hukum islam yang harus dilaksanakan oleh segenap umat.

Dalam hal ini peneliti menggunakan konsep maslahah mursalah untuk meninjau bagaimana pertanggungjawaban kecelakaan kereta api. Dimana kesesuaian hukum yang telah terjadi sebagai acuan untuk menyelesaikan atau menghukumi permasalahan tersebut. Tujuannya untuk memberikan kesejahteraan dan kemaslahatan bagi semua masyarakat serta menghilangkan *mafsadah* (kerusakan). Sebagaimana yang tercantum dalam kaidah fiqhiyah tentang teori kebijakan publik sebagai berikut:

التَّصَرُّفُ عَلَى الرَّعِيَّةِ مَنْوُطٌ بِالمَصْلَحَةِ

Artinya: “kebijakan pemerintahan atas rakyatnya harus berdasarkan pada kemaslahatan”.⁸⁴

Kaidah diatas menjelaskan bahwa semua peraturan yang dibuat oleh pemerintahan terhadap rakyat harus berdasarkan kepada terjaminnya kepentingan keselamatan masyarakat dan kemaslahatan rakyat yang direalisasikan terhadap

⁸³ Amir Syarifudin, *Ushul Fiqh Jilid 2*, (Jakarta: : Logos Wacana Ilmu, 2008), 333.

⁸⁴ Muhammmad Ma'shum Zein, *Qawaid Fiqhiyah Pengantar Memahami Nadzom Al-Faroidul Baghiyah*, (Jombang: Darul Hikmah, 2010), 10.

pertanggungjawaban oleh pihak kereta api sebagai penyedia jasa yang bisa dijadikan sebagai acuan suatu kemaslahatan. Kebalikan dari masalah adalah mafsadat, mafsadat adalah hal yang harus dihindari menurut konsep al-maslahah. Mafsadat yang dapat dihindari adalah tidak memperoleh pertanggungjawaban dari pihak kereta api secara baik ketika terjadi kecelakaan.

Setiap aturan hukum yang dimaksudkan untuk terjaga dan terpeliharanya lima prinsip dasar kehidupan manusia *kulliyah al-khamsah* sebagai tujuan ditetapkannya hukum, yaitu *hifz al-din* (perlindungan terhadap agama); *hifz al-nafs* (perlindungan terhadap jiwa); *hifz al-aql* (perlindungan terhadap akal); *hifz al-nashl* (perlindungan terhadap keturunan); *hifz al-mal* (perlindungan terhadap harta) dengan menghindarkan dari hal-hal yang merusak dan membahayakan disebut *maslahah*.⁸⁵

Dilihat dari segi Maslahah dharuriyah, yaitu kemaslahatan yang berhubungan dengan kebutuhan pokok umat manusia di dunia dan di akhirat. Aturan bagaimana pihak dari kereta api mempertanggungjawabkan dari hal keselamatan baik pihak internal kereta api, penumpang dan pihak ketiga yang menjadi korban kecelakaan. Karena itu semua bagian dari kemaslahatan umat.⁸⁶

Dilihat dari Maslahah hajjiyah, yaitu kemaslahatan yang dibutuhkan dalam menyempurnakan kemaslahatan pokok atau mendasar sebelumnya berbentuk keringanan untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan dasar manusia. Dimana mengatur mengenai proses penanganan yang dilakukan untuk

⁸⁵ Amir Syarifudin, *Ushul Fiqh Jilid 2*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 2008), 345.

⁸⁶ Zurifah nurdin, *ushul fiqih 1*, (Bandung, Pustaka Setia, 2012), 61.

menanggulangi kecelakaan. Baik dari segi peralatan dan fasilitas yang dibutuhkan agar dapat teratasi secara cepat dan tepat.⁸⁷

Maslahah Mursalah dalam memandang pertanggungjawaban kecelakaan kereta api sangat perlu karena proses pertanggungjawaban sendiri adalah untuk kemaslahatan umat dimana kesesuaian hukum didalamnya mengandung unsur keselamatan dan kesejahteraan yang merupakan kemaslahatan bagi semua warga masyarakat.

Sedangkan melihat fungsi dari kereta api sangatlah berjasa bagi kelangsungan hidup bermasyarakat. Dimana kita dimudahkan dalam hal transportasi jarak jauh. Dengan adanya ini, masyarakat mendapat kemaslahatan yang mana bisa dibuktikan dengan adanya pertanggungjawaban secara nyata dari pihak kereta api. Kemaslahatan yang dirasakan masyarakat bukan hanya sebatas dugaan saja melainkan kemanfaatan tersebut dapat dinikmati dan dirasakan secara nyata oleh masyarakat secara umum.

⁸⁷ Zurifah nurdin, *ushul fiqih 1*, (Bandung, Pustaka Setia, 2012), 61.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari uraian pembahasan di atas dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Setelah hasil pemaparan di atas, peneliti menemukan hasil bagaimana pertanggungjawaban yang dilakukan oleh pihak perkeretaapian ditinjau dari Undang-Undang kereta api. Konsep bagaimana yang tercantum didalam Undang-Undang sudah diterapkan oleh pihak kereta api. Tindakan yang dilakukan oleh pihak kereta api yaitu, mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas, menangani korban kecelakaan, memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan, melaporkan kecelakaan kepada menteri perhubungan, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten atau kota, mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat, segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyelidikan awal oleh pihak berwenang, dan mengurus klaim asuransi korban kecelakaan. Pertanggungjawaban yang dilakukan sudah sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku.

Sehingga apa yang menjadikan hak dan kewajiban kereta api sudah terealisasi.

2. Penerapan secara hukum islam terletak pada masalah mursalah, yaitu kesesuaian tindakan yang dilakukan oleh pihak kereta api maupun masyarakat ketika terjadi kecelakaan. Keadaan yang terjadi ialah adanya unsur kesesuaian, namun banyak faktor yang menyebabkan adanya terganggunya keselelarasan. Salah satunya banyak dari pihak ketiga atau masyarakat yang hanya menyalahkan pihak kereta api sehingga banyak yang menyimpulkan semua keadaan yang terjadi adalah salah dari pihak kereta api. Dari hasil wawancara yang sudah dilakukan peneliti, peneliti berusaha menyimpulkan bahwasanya semua itu merupakan suatu hal yang wajar dimana ketika terjadi kecelakaan seharusnya semua pihak sadar akan peraturan yang berlaku dan berusaha saling bekerja sama untuk menanggulangi akan terjadinya kecelakaan kereta api.

B. Saran

1. Untuk pihak kereta api, agar memperbanyak sosialisasi keselamatan kepada masyarakat sehingga apa yang menjadi peraturan yang sudah tertuliskan didalam Undang-Undang diketahui oleh masyarakat. Penanggulangan keselamatan harus lebih ditingkatkan untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan. Kerja sama antara kereta api dan pihak pemerintahan juga lebih ditingkatkan untuk mempermudah penanganan ketika terjadi kecelakaan kereta api.

2. Untuk pihak ketiga atau masyarakat sendiri lebih ditingkatkan kesadaran terhadap peraturan yang sudah berlaku untuk mengantisipasi keselamatan di perlintasan kereta api. Sehingga semua pihak dapat bekerja sama untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas.



DAFTAR PUSTAKA

Al- Qur'an
Buku

- H.R, Ridwan. *Hukum Administrasi Negara*. (Jakarta: Raja Grafindo Persada. 2006).
- KBBI Kamus Besar Bahasa Indonesia.
- Sasongko, Wahyu. *Ketentua-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*. (Bandar Lampung: Unila. 2007).
- Shidarta. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia. Edisi Revisi*.(Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia. 2006).
- Setiawan, Rachmat. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. (Bandung: Putra Abardin. 1999).
- Abdulkadir, Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Cet.IV. (Bandung: Citra Aditya Bakti. 2008).
- Effendi, Satria. *Ushul Fiqh*. (Jakarta: Kencana. 2005).
- Zuhri, Saifudin. *Ushul Fikih (Akad Sebagai Sumber Hukum Islam)*. cet. II. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar. 2011).
- Syarifudin, Amir. *Ushul Fiqh Cet 1*. (Jakarta: Logos Wacana Ilmu. 2004).
- Syarifudin, Amir. *Ushul Fiqh Jilid 2*. (Jakarta: Logos Wacana Ilmu. 2008).
- Salam, Zarkasji Abdul. *Pengantar Ilmu Fiqh 1*. (Yogyakarta: Kurnia Kalam Semesta. 1994).
- Syafe'i, Rachmat. *ilmu ushul fiqih*. (Bandung: Pustaka Setia. 2010).
- Nurdin, Zurifah. *ushul fiqih 1*. (Bandung: Pustaka Setia. 2012).
- Narbuko, Chalid. *Metode Penelitian*. (Jakarta: PT. Bumi Aksara. 2003).
- Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. (Jakarta: Rineka Cipta, 1998).
- Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. (Jakarta : Sinar Grafika. 2013).

Nasution, Bahder Johan. *Metode Penelitian Ilmu Hukum*. (Bandung: Mandar Maju. 2008).

Adi, Rianto. *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*. (Jakarta: Granit. 2004).

Soekamto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. (Jakarta: UI Pres. 1986).

Setiawan, Comy R. *Metode Penelitian Kualitatif - Jenis, Karakter, dan Keunggulannya*. (Jakarta: Grasindo. 2010).

Waluyo, Bambang. *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. (Jakarta: Sinar Grafika. 2008).

Hanafi, A. *Ushul Fiqh*. (Jakarta: Wijaya. 1989).

Zein, Muhammmad Ma'shum. *Qawaid Fiqhiyah Pengantar Memahami Nadzom Al-Faroidul Baghiyah*. (Jombang: Darul Hikmah. 2010).

Skripsi

Berdasarkan Buku Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Fakultas Syariah. Tim Dosen Fakultas Syariah UIN Maliki Malang. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. (Malang: Fakultas Syariah UIN Maliki. 2015).

Tri Arta Gemilang. *Tanggung Jawab Pt Kai Terhadap Korban Kecelakaan Di Perlintasan Kereta Api*. *Skripsi*. (Lampung : Universitas Lampung. 2015)

Muhammad Sofyan Rudi. *Pertanggungjawaban keperdataan pt kereta api indonesia (persero) atas kecelakaan yang terjadi saat mengangkut penumpang*. *Skripsi*. (Kediri : Universitas Kadiri. 2016)

Kirana, Nona Prita. *Pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kecelakaan di bidang perkeretaapian yang diakibatkan oleh kelalaian operasi sarana kereta api dikaitkan dengan undang-undang nomor 23 tahun 2007*. *Skripsi*. (Surabaya : Universitas Surabaya. 2016)

Website

Website Resmi, <http://kereta-api.info/tag/daop-viii>, diakses pada 15 April 2018.

Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

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

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Undang-undang no 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 59).

Peraturan pemerintahan nomor 43 tahun 1993 tentang prasarana dan sarana lalu lintas jalan.

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

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 105 Tahun 1999.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2000.

Wawancara

Purnomo, Wawancara Manajer Hukum PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional Surabaya. tanggal 20 November 2017.

Lampiran

Hasil wawancara

Pertanyaan :Siapa pimpinan dari PT Kereta Api Indonesia daerah operasional VIII Surabaya ?

Jawaban :PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di bawah Direksi PT Kereta Api Indonesia dipimpin oleh seorang *Executive Vice President* (EVP) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT Kereta Api Indonesia.

Pertanyaan :Bagaimana prinsip pertanggungjawaban dalam kecelakaan kereta api?

Jawaban :Seperti yang sudah dituliskan dalam buku dek. Ada tiga yang menjadi pokok jawaban atas pertanyaan ini. Yang pertama adanya tanggung jawab berdasarkan atas kesalahan. Dimana ketika terjadi kecelakaan harus ada unsur perbuatan, kesalahan, kerugian yang diderita, dan juga hubungan kausalitas antara keduanya. Untuk yang kedua yaitu tanggung jawab berdasarkan praduga. Disini dijelaskan bahwa tergugat dianggap selalu bertanggung jawab, sampai ia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Perkataan dianggap disini penting karena adanya kemungkinan bebas dari segala kesalahan. Seperti tidak melakukan kelalaian. Prinsip yang terakhir yaitu tanggung jawab secara mutlak. Dalam prinsip ini tidak ada kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung

jawab, kecuali apabila kerugian yang timbul karena kesalahan pihak yang dirugikan sendiri. Tanggung jawab bersifat mutlak disini dek.

Pertanyaan :Bagaimana hak dan kewajiban pihak-pihak yang bersangkutan dalam kecelakaan kereta api ?

Jawaban :Mengenai hak dan kewajiban dalam pertanggungjawaban ketika terjadi kecelakaan kereta api. Terbagi menjadi empat hal yang bersangkutan yaitu adanya perjanjian, dokumen, undang-undang dan kebiasaan. kalau minta penjelasan nanti saya beri bukunya sampean baca sendiri ya dek. Soalnya dalam hal ini banyak sekali kaitan antara keempatnya sebagai landasan ketika terdapat perjanjian antara perusahaan, penumpang maupun pihak ketiga.

Pertanyaan :Bagaimana kesesuaian undang-undang nomor 23 tahun 2007 dalam menanggapi permasalahan tersebut ?

Jawaban :Melihat fungsi undang-undang sebagai landasan utama untuk menghukumi kasus itu, maka menurut saya sudahlah sepadan dengan apa yang sudah menjadi peraturan yang sudah ditetapkan. Karena undang-undang sendiri dibuat dengan pemikiran yang matang mengenai kasus-kasus yang terjadi sehingga apa yang sudah tertulis didalam undang-undang bersifat mutlak dan harus ditaati. Mengenai banyaknya protes yang dilakukan oleh masyarakat yang menganggap undang-undang tidak sesuai dengan

apa yang diinginkan masyarakat tidaklah salah karena semua memiliki hak berbicara tetapi dengan aturan yang wajar sehingga tercipta ketentraman sosial yang menjadi keseimbangan dalam mentaati peraturan.

Pertanyaan :Apakah ada badan yang mengatur tentang kecelakaan pada lingkup nasional ?

Jawaban :Ada, kalau badan yang mengatur permasalahan kecelakaan tingkat nasional yaitu Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). KNKT sendiri adalah lembaga non struktural di lingkungan departemen perhubungan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan pengangkutan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada menteri perhubungan

Pertanyaan :Bagaimana proses penanganan pada kecelakaan kereta api ?

Jawaban :Dari pihak perusahaan sendiri harus mematuhi peraturan yang sudah berlaku. Dimana proses yang pertama dilakukan adalah menetralsir keadaan sekitar kecelakaan. Ini juga prosedur keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Selesai itu kita melakukan tindakan penanganan pada korban kecelakaan. Secara tidak langsung kita harus bergerak cepat dan melakukan kerjasama dengan beberapa pihak. Selanjutnya ketika semua proses sudah selesai kita menormalkan kembali jalur kereta api.

Daftar Jalur Kereta Api / Lintas Beroperasi :

- a. Gambringan-Kandangan (bersama dengan Daerah Operasi IV Semarang)
- b. Kandangan-Surabaya Pasarturi
- c. Surabaya Kota-Wonokromo
- d. Wonokromo-Sidoarjo
- e. Sidoarjo-Bangil
- f. Sidoarjo-Tarik
- g. Surabaya Kota-Sidotopo
- h. Surabaya Gubeng-Benteng
- i. Sidotopo-Kalimas
- j. Surabaya Pasarturi-Kalimas
- k. shortcut Surabaya Gubeng-Surabaya Pasarturi
- l. Bangil-Kertosono (bersama dengan Daerah Operasi VII Madiun)
- m. Kertosono-Wonokromo (bersama dengan Daerah Operasi VII Madiun)
- n. Lintas tidak beroperasi[sunting | [sunting sumber](#)]
- o. Kandangan-Gresik
- p. Krian-Gempolkerep
- q. Jalur kereta api Blimbing-Tumpang
- r. Jalur kereta api Malang Kotalama-Dampit



**MEDIA RELEASE KNKT
2016**

Data Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tahun 2010 - 2016

NO.	TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN	JENIS KECELAKAAN			KORBAN JIWA	
			TUMBURAN ANTAR KA	ANJLOKAN/ TERGULING	LAIN - LAIN	MENINGGAL	LUKA - LUKA
1	2010	10	2	8	0	42	125
2	2011	1	1	0	0	5	35
3	2012	3	1	2	0	4	42
4	2013	2	0	1	1	0	0
5	2014	6	1	4	1	3	10
6	2015	7	4	3	0	0	28
7	2016 (Okt)	6	0	6	0	1	0
TOTAL		35	9	24	2	55	240

Database KNKT, 31 Oktober 2016



**MEDIA RELEASE KNKT
2016**

**DATA KECELAKAAN PERKERETAAPIAN YANG DIINVESTIGASI KNKT
TAHUN 2010 - 2016 (Okt 2016)**

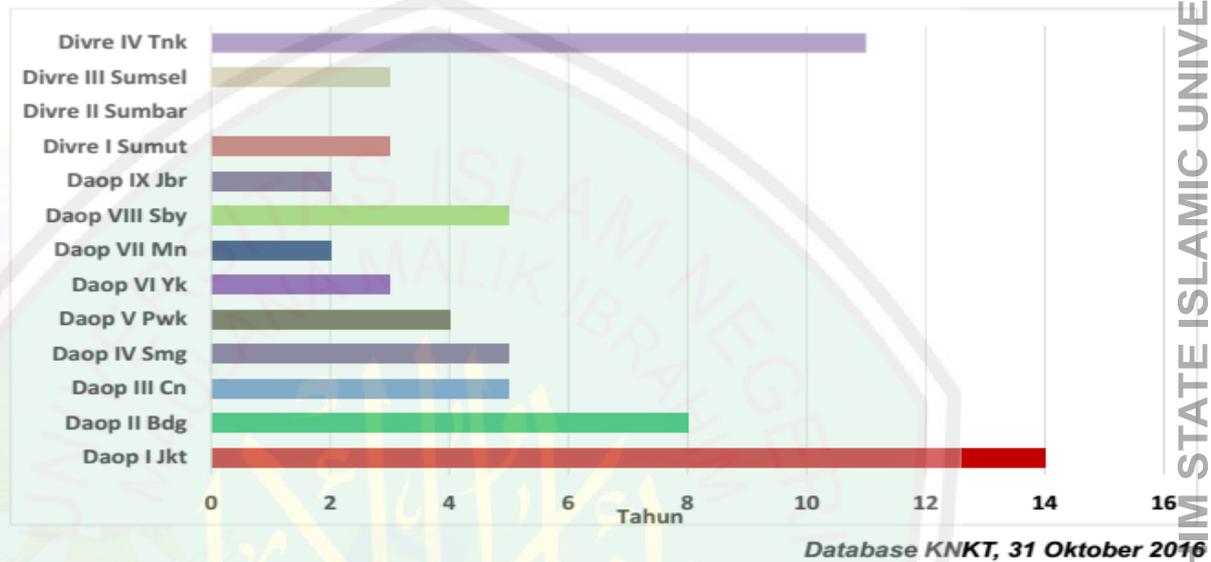


Database KNKT, 31 Oktober 2016



MEDIA RELEASE KNKT
2016

Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Daerah/ Wilayah Operasi Kereta Api Yang Diinvestigasi KNKT (2010 – 2016)



MEDIA RELEASE KNKT
2016

Persentase Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Perkeretaapian (2010-2016)

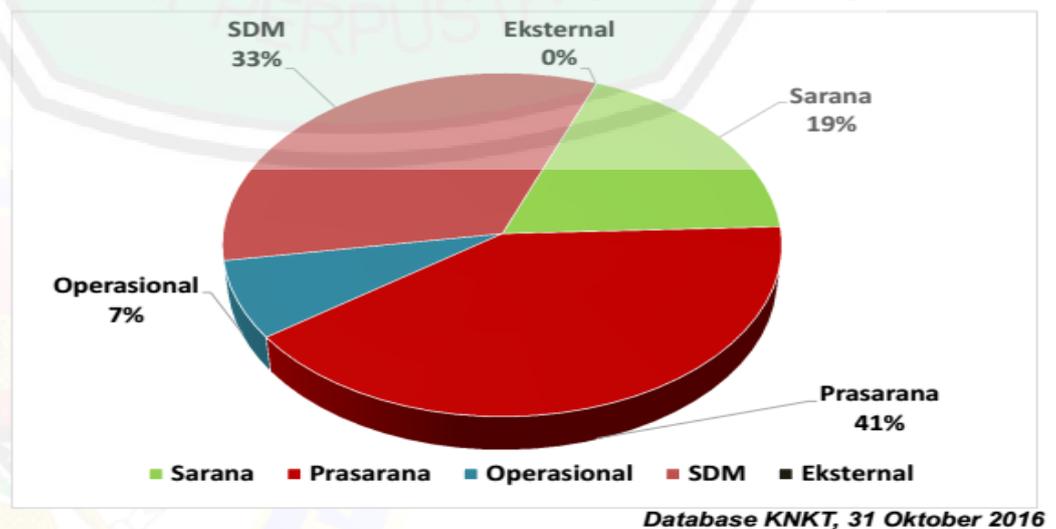




Foto Bersama Staff Bagian Administrasi Kantor PT Kereta Api Daerah
Operasional Surabaya



Kantor Manajer Hukum PT Kereta Api Daerah Operasional Surabaya



CURRICULUM VITAE PENULIS

A. Identitas Diri

1. Nama Lengkap : Fauzi Abdilah
2. Tempat Taggal Lahir : Kediri, 15 Desember 1995
3. Agama : Islam
4. Perguruan Tinggi : UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
5. Fakultas/Jurusan : Syariah/Hukum bisnis Syariah
6. Alamat : Jl. Harijing Ds. Siman Kec. Kepung, Kediri
7. Nomor Handphone : 0812-1672-4119
8. E-mail : fauziiabdilah15@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan

No.	Tahun	Jenjang	Pendidikan	Jurusan
1.	2000-2001	TK	TK KUSUMA MULIA	-
2.	2001-2007	SD	SDN SIMAN 1	-
3.	2007-2010	SMP	SMP N KEPUNG 1	-
4.	2010-2013	SMA	MAN KANDANGAN	IPS
5.	2013-sekarang	S-1	UIN Malang	HBS

C. Pengalaman Organisasi

No.	Tahun	Organisasi	Jabatan
1.	2014-2016	PMII RAYON RADIKAL ALFARUQ	Anggota
2.	2015-2016	TEATER LARVA	Ketua

3.	2016-2017	HIMPUNAN MAHASISWA JURUSAN HBS	Ketua
4.	2017-2018	DEWAN EKSEKUTIF MAHASISWA FAKULTAS SYARIAH	Wakil Ketua

