



TANGGUNG JAWAB PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) SEBAGAI PERUSAHAAN JASA PENGANGKUTAN TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG KERETA DI PERLINTASAN SEBIDANG

Afrizal Riyadi*, Rinitami Njatrijani, Siti Mahmudah

Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

E-mail : afrizalriyadi@gmail.com

ABSTRAK

Kereta api telah menjadi sarana angkutan yang diprioritaskan masyarakat dibandingkan dengan angkutan jalan karena mempunyai kelebihan dari sisi keselamatan, keamanan dan efisiensi waktu serta biaya. Perjalanan dengan menggunakan angkutan kereta api tidak terlepas dari adanya perlintasan sebidang antara rel kereta api dan jalan. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan bahwa jumlah perlintasan sebidang resmi tidak dijaga serta perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin atau bersifat liar jumlahnya lebih banyak dibandingkan dengan perlintasan sebidang resmi. Pemerintah mempunyai tanggung jawab atas pengadaan perlintasan sebidang. Fasilitas penunjang pada perlintasan sebidang resmi tidak dijaga belum sepenuhnya dilengkapi. Selain itu, penutupan pada perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin belum sepenuhnya dilakukan. Hal ini disebabkan karena kurangnya alokasi dana serta tidak adanya tindak lanjut dari hasil evaluasi perlintasan sebidang oleh pemerintah. Dengan adanya permasalahan pada perlintasan sebidang tentunya dapat mengancam keselamatan penumpang kereta dalam perjalanan angkutan kereta api. PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian mempunyai kewajiban menjaga keamanan dan keselamatan penumpang kereta menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Keamanan dan keselamatan penumpang kereta termasuk juga ketika perjalanan angkutan kereta api melintasi perlintasan sebidang.

Kata Kunci : Perlintasan Sebidang, Keselamatan, Penumpang Kereta

ABSTRACT

The train has been prioritized public means of transport compared to road transport because it has advantages in terms of safety, security and efficiency of time and cost. A ride on the railway can not be separated from the crossings between the train tracks and roads. Based on research that has been done that the official number of level crossings are not maintained as well as crossings that do not have permission or wild nature more numerous than the official crossings. The government has the responsibility for procurement crossings. Supporting facilities at official level crossings guarded not yet fully equipped. In addition, the closing of the crossings that do not have the permission has not been fully carried out. This is due to lack of allocation of funds and the absence of follow-up evaluation of the results of crossings by the government. With the problems at the crossings certainly can threaten the safety of passenger trains in the course of rail transport. PT Kereta Api Indonesia (Persero) as the organizer of railways facilities have an obligation to maintain the security and safety of passengers, according to Law Number 23 Year 2007 on Railways. Safety and security of passengers as well as freight trains traveling across the level crossings.

Keywords: crossing piece, Safety, Passenger Train



I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan beragam bidang dalam kehidupan masyarakat di berbagai negara tentunya membawa kemajuan dan manfaat bagi suatu negara dan dunia pada umumnya. Salah satu perkembangan dan kemajuan yang telah banyak dirasakan oleh masyarakat adalah dalam bidang pengangkutan. Perkembangan dalam bidang pengangkutan disebabkan karena adanya pemikiran dari masyarakat untuk melakukan suatu perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya dengan cepat, nyaman dan efisien dengan menggunakan sarana atau alat angkutan.

Pengangkutan bukan hanya berupa perpindahan barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain, akan tetapi juga selalu diusahakan perkembangan peradaban dan teknologinya. Perkembangan zaman juga telah mempengaruhi peranan dan perkembangan pengangkutan. Sarana atau alat yang digunakan dalam pengangkutan telah menggunakan teknologi yang canggih dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan dan keamanan pengguna jasa dalam proses pengangkutan. Selain pendistribusian barang dan jasa, peningkatan mobilitas masyarakat yang tinggi dari satu tempat ke tempat lain

perlu juga didukung dengan sistem transportasi yang aman, nyaman serta mengutamakan keselamatan bagi masyarakat.

Salah satu transportasi darat di Indonesia yang sangat diandalkan dan menjadi pilihan prioritas masyarakat adalah angkutan kereta api. Kereta api adalah moda transportasi darat yang banyak digunakan oleh masyarakat ditengah kehidupan masyarakat yang telah berkembang. Kereta api memberikan sumbangan yang tidak kecil bagi perkembangan suatu negara.¹ Angkutan Kereta api yang memulai angkutan barang dalam jumlah besar dan menawarkan jasa angkutan yang murah, sehingga merangsang pertumbuhan industri, pertambangan, perdagangan dan kegiatan-kegiatan masyarakat pada umumnya.²

PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai perusahaan jasa pengangkutan dalam hal pengoperasian angkutan kereta api secara langsung tidak terlepas dari adanya perlintasan sebidang. Secara implisit, PT Kereta Api Indonesia sebagai perusahaan jasa pengangkutan, secara

¹Muchtarudin Siregar, 1978, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Halaman 91.

²*Loc. Cit.*



langsung memiliki tanggung jawab terhadap adanya perlintasan sebidang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan penyelenggaraan pengangkutan darat dengan angkutan kereta api di perlintasan sebidang ?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai bentuk pertanggung jawaban dalam mewujudkan keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan ini adalah untuk mengetahui :

1. Mengenai pengaturan penyelenggaraan pengangkutan darat dengan angkutan kereta api di perlintasan sebidang.
2. Upaya yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai bentuk pertanggung jawaban dalam mewujudkan keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang.

yuridis normatif melihat hukum dikonsepsikan apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas³.

Data yang digunakan dalam penelitian yuridis normatif adalah data sekunder. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan dan peraturan perundang-undangan terkait.⁴

Pengkajian dalam penulisan hukum ini diawali dengan mengumpulkan segala ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menjaga keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang. Pendekatan yuridis normatif ini juga digunakan untuk mengetahui mengenai pengaturan penyelenggaraan pengangkutan darat dengan angkutan kereta api di perlintasan sebidang serta upaya yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai bentuk pertanggung jawaban dalam mewujudkan

II. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis normatif. Penelitian hukum dengan pendekatan

³Amiruddin dan Zainal Askin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, Halaman 118

⁴Zainuddin Ali, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta. Sinar Grafika, Halaman 106.



keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah tipe penelitian deskriptif-analitik. Deskripsi analitik adalah suatu penelitian yang membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.⁵Bentuk penelitian deskriptif analitik dalam penulisan hukum ini bertujuan untuk memberikan gambaran secara rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan masalah tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam menjaga keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengaturan

Penyelenggaraan

Pengangkutan Darat dengan Angkutan Kereta Api di Perlintasan Sebidang

1. Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Menurut Pasal 91 sampai dengan 94 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, telah mengatur mengenai Perlintasan sebidang yang pada prinsipnya perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak

sebidang. Pengecualian terhadap Perpotongan antara jalur kereta api hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan.

Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api. Pembangunan tersebut wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian. Pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin. Pemanfaatan tanah pada ruang milik jalur kereta api untuk perpotongan atau persinggungan dikenakan biaya oleh pemilik prasarana perkeretaapian. Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup. Penutupan perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin, dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.

2. Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Dalam Pasal 75 Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun

⁵Moh.Nazir, 2003, *Penelitian Metode*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Halaman 54.



2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian menyebutkan bahwa perpotongan rel kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. Pasal 76 menyatakan bahwa perpotongan tidak sebidang dapat diatas atau di bawah jalur kereta api.

Pasal 78 menyebutkan bahwa untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Pada Pasal 79 menyebutkan Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang. Berdasarkan hasil evaluasi, menteri yang membidangi urusan jalan, gubernur, atau bupati/walikota dapat menutup perpotongan sebidang.

3. Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tercantum bahwa jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif (Pasal 22 ayat 1).

Berdasarkan Pasal 27 ayat 1, perlengkapan jalan pada jalan lingkungan tertentu disesuaikan dengan kapasitas, intensitas, dan volume lalu lintas. Pasal 28 menyatakan bahwa setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan

dan/atau gangguan fungsi Jalan. Menurut Pasal 114 menyatakan bahwa pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, Pengemudi Kendaraan wajib:

- a. berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain;
- b. mendahulukan kereta api; dan
- c. memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

4. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Berdasarkan Pasal 110 Peraturan Pemerintah Nomor 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api disebutkan bahwa pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang selanjutnya disebut dengan perpotongan sebidang yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Pemakai jalan wajib mematuhi semua rambu-rambu jalan di perpotongan sebidang.

Dalam hal terjadi pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan perkeretaapian. Pintu perlintasan pada perpotongan sebidang berfungsi untuk mengamankan perjalanan kereta api.



5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain

Dalam Pasal 3 ayat 1 dan 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain menyatakan bahwa perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan disebut perlintasan.

Perlintasan dibuat tidak sebidang, kecuali bersifat sementara dalam hal :

- a. letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perlintasan tidak sebidang;
- b. tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas di jalan; dan
- c. pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan keretaapi rendah.

Dalam Pasal 4 menyatakan perlintasan sebidang ditetapkan dengan ketentuan :

- a. kecepatan kereta api yang melintas pada perlintasan kurang dari 60 km/jam;
- b. selang waktu antara kereta api satu dengan kereta api berikutnya (*headway*) yang melintas pada lokasi tersebut minimal 30 (tiga puluh) menit;
- c. jalan yang melintas adalah jalan kelas III;

- d. jarak perlintasan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur kereta api tidak kurang dari 800 meter;
- e. tidak terletak pada lengkungan jalur kereta api atau jalan;
- f. jarak pandang bebas bagi masinis kereta api minimal 500 meter maupun pengendara kendaraan bermotor dengan jarak minimal 150 meter.

Pasal 11 mencantumkan bahwa perpotongan atau persinggungan dengan jalur kereta api harus mendapatkan izin dari Direktur Jenderal. Izin diberikan dengan mempertimbangkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, Rencana Tata Ruang dan telah memenuhi persyaratan teknis yang diatur dalam peraturan ini. Perolehan izin menjadi kewajiban badan hukum atau instansi yang membuat perpotongan.

Pasal 15 menyatakan pencabutan izin perpotongan atau persinggungan dengan jalur kereta api dilakukan melalui peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu 7 (tujuh) hari kerja.

Menurut Pasal 16, Izin perpotongan atau persinggungan dengan jalur kereta api dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan dalam hal menyalahgunakan perlintasan



atau perpotongan atau persinggungan dengan jalur kereta api untuk kegiatan yang melanggar ketentuan perundang-undangan dan/atau membahayakan keselamatan operasi kereta api serta memperoleh izin dengan cara tidak sah.

6. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang antara Jalan dengan Jalur Kereta Api

Perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api, terdiri dari :

- a. Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu;
 - 1) Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu otomatis apabila melebihi ketentuan mengenai :
 - a) Jumlah kereta api yang melintas pada lokasi tersebut sekurang-kurangnya 25 kereta/hari dan sebanyak-banyaknya 50 kereta /hari;
 - b) Volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) sebanyak 1.000 sampai dengan 1.500 kendaraan pada jalan dalam kota dan 300 sampai dengan 500 kendaraan pada jalan luar kota; atau
 - c) Hasil perkalian antara volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) dengan frekuensi

kereta api antara 12.500 sampai dengan 35.000 smpk;

maka harus ditingkatkan menjadi perlintasan tidak sebidang.

Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu otomatis harus memenuhi ketentuan:

- a) pintu dengan persyaratan kuat dan ringan, anti karat serta mudah dilihat dan memenuhi kriteria *failsafe*;
 - b) pada jalan dipasang pemisah lajur;
 - c) pada kondisi darurat petugas yang berwenang mengambil alih fungsi pintu.
- 2) Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu tidak otomatis baik elektrik maupun mekanik harus dilengkapi dengan :
 - a) Genta/isyarat suara dengan kekuatan 115 db pada jarak 1 meter
 - b) daftar semboyan;
 - c) petugas yang berwenang;
 - d) daftar dinasan petugas;
 - e) gardu penjaga dan fasilitasnya;
 - f) daftar perjalanan kereta api sesuai Grafik Perjalanan Kereta Api (GAPEKA);
 - g) semboyan bendera berwarna merah dan hijau serta lampu semboyan;



- h) perlengkapan lainnya seperti senter, kotak P3K, jam dinding;
 - i) pintu dengan persyaratan kuat dan ringan, anti karat serta mudah dilihat dan memenuhi kriteria *failsafe* untuk pintu elektrik.
- c. Perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi pintu apabila:
- 1) Jumlah kereta api yang melintas pada lokasi tersebut sebanyak-banyaknya 25 kereta /hari;
 - 2) Volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) sebanyak-banyaknya 1000 kendaraan pada jalan dalam kota dan 300 kendaraan pada jalan luar kota; dan
 - 3) hasil perkalian antara volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) dengan frekuensi kereta api sebanyak-banyaknya 12.500 smpk.

Perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi pintu wajib dilengkapi dengan rambu, marka, isyarat suara dan lampu lalu lintas satu warna yang berwarna merah berkedip atau dua lampu satu warna yang berwarna merah menyala bergantian sesuai pedoman ini.

Tata cara berlalu lintas di perlintasan sebidang pada pengemudi kendaraan sebagai berikut:

Pada perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api, pengemudi kendaraan wajib :

- 1) mendahulukan kereta api;
- 2) memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Tata cara berlalu lintas di perlintasan sebidang untuk Masinis Kereta Api sebagai berikut :

a. Selama dalam perjalanan kereta api, masinis harus memperhatikan dan mematuhi ketentuan :

- 1) Sinyal dan tanda (semboyan);
- 2) jalan rel yang akan dilalui.

b. Masinis setiap melihat tanda/semboyan 35 wajib membunyikan suling lokomotif sebanyak satu kali dengan suara agak panjang untuk minta perhatian.

c. Jika melakukan langsir di perlintasan sebidang yang berada di emplasemen, masinis wajib memperhatikan tanda/semboyan 50 yang diberikan oleh juru langsir kepada masinis.

Untuk kelancaran arus lalu lintas pada perlintasan sebidang perlu dilakukan pengawasan rutin pada setiap titik-titik perlintasan. Pengawasan pada perlintasan sebidang dilakukan oleh:

- 1) Direktur Jenderal Perhubungan Darat untuk



perlintasan sebidang di jalan Nasional;

- 2) Gubernur untuk perlintasan sebidang di jalan Provinsi dan;
- 3) Bupati/Walikota untuk perlintasan sebidang di jalan Kabupaten/Kota;

Direktur Jenderal bersama dengan Gubernur terkait melakukan evaluasi setiap tahun terhadap seluruh perlintasan sebidang. Tindak lanjut dari hasil evaluasi harus di sosialisasikan. Badan hukum atau instansi yang membuat atau mengajukan perlintasan sebidang bertanggung jawab untuk melengkapi perlengkapan perlintasan sesuai ketentuan yang diatur dalam peraturan ini.

B. Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Perusahaan Pengangkutan terhadap Keselamatan Penumpang Kereta di Perlintasan Sebidang

Pengoperasian Angkutan Kereta Api di Indonesia tidak terlepas dari adanya perlintasan sebidang. Jumlah perlintasan sebidang yang bersifat resmi lebih sedikit dibandingkan dengan perlintasan sebidang yang bersifat resmi tidak dijaga dan tidak memiliki izin. Permasalahan pada perlintasan sebidang yang resmi tidak dijaga adalah kurangnya fasilitas penunjang di perlintasan tersebut. Selain itu juga masih banyak perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin belum sepenuhnya ditutup.

Permasalahan perlintasan sebidang ini terjadi karena Pemerintah sebagai pihak yang bertanggung jawab tidak memiliki alokasi dana yang cukup serta tidak adanya tindak lanjut dari evaluasi perlintasan sebidang.

Dengan adanya permasalahan pada perlintasan sebidang tentunya akan menimbulkan risiko tinggi yang dapat mengancam keselamatan pengguna jalan dan perjalanan kereta api yang secara langsung berkaitan juga dengan keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang. PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian memang tidak memiliki tanggung jawab pada perlintasan sebidang. Namun, PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian dan perusahaan jasa pengangkutan dengan angkutan kereta api secara langsung terikat pada prinsip pertanggung jawaban pengangkut yang bersifat mutlak tidak terbatas (*absolute liability principle*) yang menyatakan bahwa adanya tanggung jawab langsung tidak memerlukan hubungan kausal, hanya mengakui alasan pembebas sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berkaitan serta tidak ada pembatasan ganti rugi.

Prinsip pertanggung jawaban secara mutlak tidak terbatas pada PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah tercantum pada



Pasal 133 ayat 1 butir a Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menyatakan bahwa dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan kereta api, penyelenggara sarana perkeretaapian wajib mengutamakan keselamatan dan keamanan orang. Pasal ini mempunyai arti bahwa keselamatan dan keamanan penumpang mutlak untuk di utamakan. Selain itu, PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga mempunyai tanggung jawab terhadap penumpang sebagaimana terdapat dalam Pasal 157 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang menerapkan alasan pembebas dan tidak menerapkan batas ganti rugi yang tercantum sebagai berikut bahwa:

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

4. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Keselamatan penumpang selama pengoperasian angkutan kereta api berarti termasuk pula keselamatan penumpang dalam perjalanan kereta api ketika melewati perlintasan sebidang.

Selama ini untuk menjaga keselamatan dan keamanan orang dalam penyelenggaraan pengangkutan orang dengan angkutan kereta api, beberapa pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah melakukan koordinasi dengan pemerintah sebagai langkah inisiatif mencegah terjadinya kecelakaan yang dapat membahayakan keselamatan penumpang kereta maupun pengguna jalan di perlintasan sebidang.

Beberapa bentuk koordinasi yang telah dilakukan PT Kereta Api Indonesia (Persero) di beberapa daerah terkait keselamatan di perlintasan sebidang diantaranya:

1. Kepala PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IV Semarang berencana berkoordinasi dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah mengadakan rapat koordinasi untuk menargetkan dalam waktu dekat bisa menutup hingga



- 50% perlintasan tak resmi secara bertahap.⁶
2. Permintaan penutupan perlintasan kereta api liar dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada Pemkab Cilacap, Banyumas dan Kebumen sesuai dengan Undang-Undang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. PT Kereta Api Indonesia (Persero) sudah mengirim surat permintaan penutupan perlintasan kereta api liar ini ke bupati dengan tembusan ke Menhub, Mendagri, Dirjen Perkeretaapian dan Gubernur Jawa Tengah. PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daop V Purwokerto sudah mengirim surat resmi ke Dishub untuk melengkapi rambu-rambu lalu lintas, marka dan pita pengaduh (garis kejut) pada semua perlintasan kereta api resmi terutama yang tidak dijaga petugas.⁷
 3. Manajer Humas PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP 4 Semarang, Eko Budiayanto

mengungkapkan langkah untuk mengurangi kecelakaan diperlintasan sebidang dilakukan petugas PT KAI dengan cara membagikan stiker kepada pengguna jalan agar lebih peduli keselamatan saat melintas di perlintasan sebidang. Stiker tersebut berisi peringatan dan untuk membangun kesadaran pengguna jalan terhadap keselamatan di perlintasan sebidang.⁸

Koordinasi yang telah dilakukan beberapa pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Pemerintah merupakan bentuk tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang.

Melihat koordinasi yang selama ini telah dilakukan oleh beberapa pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Pemerintah untuk menjaga keselamatan serta mencegah kecelakaan diperlintasan sebidang, maka undang-undang harus memberikan kewajiban kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk berkoordinasi dengan pemerintah agar pemerintah dapat melaksanakan kewajibannya yaitu melaksanakan penambahan fasilitas penunjang di perlintasan sebidang resmi tidak dijaga serta menutup perlintasan sebidang yang bersifat liar secara bertahap.

⁶Purbaya, Angling Adhitya. (2014, 4 April). PT KAI Tutup Ratusan Perlintasan Sebidang yang tidak resmi di Daop IV. Detik.com. Diakses pada 6 Desember 2015.

⁷Eko Nugroho, Fajar. (2014, 23 Januari). PT KAI Surati Gubernur Jateng Untuk Tutup Perlintasan Kereta Liar. Tribunjateng.com, diakses pada 6 Desember 2015.

⁸Faisol, Edi. (2014, 4 Mei). KAI Segera Tutup Perlintasan *Illegal* di Jawa Tengah. Tempo.com. Diakses pada 8 Desember 2015.



Penambahan perlengkapan fasilitas penunjang di perlintasan sebidang resmi tidak dijaga serta penutupan perlintasan sebidang yang bersifat liar dilakukan secara bertahap karena disesuaikan dengan alokasi dana yang diberikan pemerintah. Bentuk kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk berkoordinasi dengan pemerintah dapat dilakukan dengan cara:

1. Mengirimkan surat rekomendasi kepada pemerintah untuk menutup perlintasan liar dan menambah fasilitas penunjang di perlintasan sebidang yang resmi tidak dijaga secara bertahap.
2. Mengadakan rapat koordinasi untuk membahas penutupan perlintasan liar serta dalam hal penambahan pengadaan perlengkapan fasilitas penunjang diperlintasan sebidang resmi yang tidak dijaga oleh pemerintah secara bertahap. Rapat koordinasi ini juga bertujuan agar pemerintah dapat mengalokasikan dana yang cukup untuk perlintasan sebidang serta menindaklanjuti hasil evaluasi pada perlintasan sebidang secara bertahap.
3. Melaporkan jadwal kepadatan volume arus perjalanan kereta api kepada pemerintah yang bertujuan agar pemerintah dapat meningkatkan fasilitas penunjang di

perlintasan sebidang resmi tidak dijaga serta menutup perlintasan liar secara bertahap.

4. Mengadakan sosialisasi dalam berbagai cara kepada masyarakat dan pengguna jalan berkaitan dengan keselamatan di perlintasan sebidang. Sosialisasi ini bisa dalam bentuk forum diskusi maupun dalam bentuk peringatan dengan cara pemberian stiker ataupun pamflet mengenai pentingnya keselamatan diperlintasan sebidang kepada masyarakat.

IV. PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan penulisan hukum ini, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan penyelenggaraan pengangkutan darat dengan angkutan kereta api di perlintasan sebidang terdapat pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara



Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang antara Jalan dengan Jalur Kereta Api. Peraturan-peraturan mengenai penyelenggaraan pengangkutan darat dengan angkutan kereta api di perlintasan sebidang mengatur tentang persyaratan dan ketentuan teknis perlintasan sebidang, tata cara berlalu lintas di perlintasan sebidang, prosedur pemberian dan perolehan izin pengadaan perlintasan sebidang serta pelaksanaan dan tindak lanjut dari evaluasi pada perlintasan sebidang.

2. Upaya yang selama ini telah dilakukan oleh beberapa pihak dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai bentuk tanggung jawabnya terhadap keselamatan penumpang kereta di perlintasan sebidang adalah dengan melakukan koordinasi dengan pemerintah agar melengkapi fasilitas penunjang pada perlintasan sebidang resmi tidak dijaga serta melakukan penutupan pada perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin atau bersifat liar secara bertahap. Bentuk koordinasi yang selama ini dilakukan PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan pemerintah adalah melakukan rapat koordinasi untuk menutup perlintasan sebidang yang

tidak memiliki izin secara bertahap, mengirim surat resmi ke Dinas Perhubungan untuk melengkapi fasilitas penunjang di perlintasan sebidang resmi tidak dijaga, mengirim surat permintaan penutupan perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin kepada bupati dengan tembusan ke Menteri Perhubungan, Menteri Dalam Negeri, Dirjen Perkeretaapian dan Gubernur, serta melakukan sosialisasi yang dilakukan petugas PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada pengguna jalan terkait dengan pentingnya keselamatan di perlintasan sebidang.

B. Saran

1. Pengaturan yang terkait dengan penyelenggaraan pengangkutan darat dengan angkutan kereta api di perlintasan sebidang harus dilaksanakan sesuai dengan kewajiban para pihak agar tercipta keselamatan pada pengguna jalan dan perjalanan kereta api di perlintasan sebidang.
2. Melakukan revisi terhadap undang-undang terkait dengan perlintasan sebidang agar semua pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) diberi kewajiban supaya dapat berkoordinasi dengan pemerintah terkait perlintasan sebidang. Koordinasi dilakukan agar pemerintah melaksanakan kewajibannya yaitu melakukan penambahan



fasilitas penunjang di perlintasan sebidang resmi tidak dijaga serta menutup perlintasan sebidang liar secara bertahap untuk menjaga keselamatan penumpang kereta api sekaligus pengguna jalan. Kewajiban koordinasi yang dapat dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada pemerintah dengan cara:

- a. Mengirimkan surat rekomendasi kepada pemerintah untuk menutup perlintasan liar dan menambah fasilitas penunjang di perlintasan sebidang yang resmi tidak dijaga secara bertahap.
- b. Mengadakan rapat koordinasi untuk membahas penutupan perlintasan liar serta dalam hal penambahan pengadaan perlengkapan fasilitas penunjang di perlintasan sebidang resmi yang tidak dijaga oleh pemerintah secara bertahap. Rapat koordinasi ini juga bertujuan agar pemerintah mengalokasikan dana yang cukup untuk perlintasan sebidang serta menindaklanjuti hasil evaluasi perlintasan sebidang secara bertahap.
- c. Melaporkan jadwal kepadatan volume arus perjalanan kereta api kepada pemerintah yang bertujuan agar pemerintah dapat meningkatkan

fasilitas penunjang di perlintasan sebidang resmi tidak dijaga serta menutup perlintasan liar secara bertahap.

- d. Mengadakan sosialisasi dalam berbagai cara kepada masyarakat dan pengguna jalan berkaitan dengan keselamatan di perlintasan sebidang. Sosialisasi ini bisa dalam bentuk forum diskusi maupun dalam bentuk peringatan dengan cara pemberian stiker ataupun pamflet mengenai pentingnya keselamatan diperlintasan sebidang.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Ali, Zainuddin, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta. Sinar Grafika.
- Amiruddin dan Zainal Askin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Busro, Achmad, 2011, *Hukum Perikatan Berdasar Buku III KUH Perdata*, Yogyakarta: Pohon Cahaya.
- Eko Saputro, Soemino, 2007, *Kebijakan Perkeretaapian Ke mana Hendak Bergulir?*, Ctk Pertama, Jakarta: Gibon Books.
- Hanitijo Soemitro, Ronny, 1990, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia.



- H.K.Martono, Eka Budi
Tjahjono, 2011,
Transportasi di Perairan,
Berdasarkan Undang-
Undang Nomor 17 Tahun
2008, Jakarta: PT Raja
Grafindo Persada.
- H.S, Salim, 2014, *Hukum
Kontrak, Teori dan Teknik
Penyusunan Kontrak*,
Jakarta. Sinar Grafika.
- Ihsan, Achmad, 1981, *Hukum
Dagang*, Jakarta: Pradya
Paramita.
- Ishaq, 2008, *Dasar-Dasar Ilmu
Hukum*, Jakarta: Sinar
Grafika.
- John M.Echols dan Hassan
Shadily, 1989, *Kamus
Inggris Indonesia (An
English Indonesian
Dictionary)*, Jakarta : PT
Gramedia Jakarta.
- Kamaluddin, Rustian, 1987,
Ekonomi Transportasi,
Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Khairandy, Ridwan, 2006,
Pengantar Hukum Dagang,
Yogyakarta: FH UII
PRESS, Halaman 178.
- Mahmud Marzuki, Peter, 2005,
Penelitian Hukum, Jakarta:
Kencana Prenada Media
Group.
- Nazir, Moh., 2003, *Penelitian
Metode*, Jakarta: Ghalia
Indonesia.
- Njatrijani, Rinitami, 2015,
Hukum Transportasi,
Semarang: Undip Law Press
Fakultas Hukum Universitas
Diponegoro.
- Nurbaiti, Siti, 2009, *Hukum
Pengangkutan Darat (Jalan
dan Kereta Api)*, Jakarta:
Penerbit Universitas
Trisakti.
- Patrik, Purwahid, 1994, *Dasar-
Dasar Hukum Perikatan*,
Bandung: Mandar Maju.
- Purwosutjipto, H.M.N, 1991,
*Pengertian Pokok hukum
Dagang Indonesia, Hukum
Pengangkutan*, Jilid 3,
Jakarta: Djambatan.
- Redjeki Hartono, Sri, 1982,
Hukum Dagang
“*Pengangkutan dan Hukum
Pengangkutan Darat*”
Cetakan ke 4, Semarang :
Fakultas Hukum Universitas
Diponegoro.
- Setiawan, R., 1977, *Pokok-
Pokok Hukum Perikatan*,
Bandung: Rinacipta.
- Siregar, Muchtarudin, 1986,
Managemen Pengangkutan,
Jakarta: Bedikari Student.
- Siregar, Muchtarudin, 1978,
*Beberapa Masalah Ekonomi
dan Management
Pengangkutan*, Jakarta:
Lembaga Penerbit Fakultas
Ekonomi Universitas
Indonesia.
- Soekanto, Soerjono, 1986,
*Pengantar Penelitian
Hukum*, Jakarta: Universitas
Indonesia.
- Soekardono, 1986, *Hukum
Dagang Indonesia, Jilid II*,
Jakarta: CV Rajawali.
- Soerjono Soekanto dan Sri
Mamudji, 1985, *Penelitian
Hukum Normatif*, Jakarta:
Radjawali Pers.
- Subekti, R., 1987, *Hukum
Perjanjian*, Jakarta: PT
Intermasa.



Sudarsono, 2012, *Kamus Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta.

Suherman, E., 1962, *Tanggung Jawab Pengangkutan dalam Hukum Udara Indonesia*, Bandung: Eresco.

Suryodiningrat, R.M, 1985, *Azas-Azas Hukum Perikatan*, Bandung: Tarsito.

Usman Adji, Sution, Djoko Prakoso dan Hari Pramono, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta.

Wiradipradja, E.Saifullah, 1989, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Pengangkutan Udara Nasional*, Yogyakarta: Liberty.

Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 72 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang antara Jalan dengan Jalur Kereta Api

Website

Tribunjateng.com

Tempo.com

Detik.com

Kbbi.web.id

Laporan Penelitian

Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Jawa Tengah, 2007, *Penelitian Tentang Keselamatan dan Keamanan di Lintasan Kereta Api Se-Jawa Tengah*, Semarang