

**TINJAUAN YURIDIS PERTANGGUNG JAWABAN GANTI RUGI
KECELAKAAN KERETA API DI INDONESIA**
*LEGAL REVIEW OF TRAIN ACCIDENT COMPENSATION LIABILITY IN
INDONESIA*

Maicel Leo, Zico Ricardo Aritonang dan Lenny Maria Aritonang

Universitas Prima Indonesia

Korespondensi Penulis: Maicel.leo30@gmail.com,
zicoricardoaritonang@unprimdn.ac.id, lennymaria90@yahoo.com

Citation Structure Recommendation :

Leo, Maicel, Zico Ricardo Aritonang dan Lenny Maria Aritonang. *Tinjauan Yuridis Pertanggung
Jawaban Ganti Rugi Kecelakaan Kereta Api di Indonesia*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex
Generalis. Vol.5. No.4 (2024).

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi apakah PT. Kereta Api Indonesia sudah mengemban tanggung jawab sesuai dengan peraturan. Metodologi penelitian ini data yang di dapat dari analisis berdasarkan kasus yaitu penelitian data dengan pendekatan hukum dan data empiris, penelitian ini menggunakan data yang bersumber dari media sosial, internet dan buku-buku. Hasil penelitian kecelakaan di perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan palang kereta api biasanya disebabkan oleh kesalahan pengendara motor atau mobil yang melintas tanpa mengindahkan palang tersebut. Kecelakaan di tempat penyeberangan kereta sebidang yang tidak dilengkapi dengan palang kereta api sering kali disebabkan oleh kelalaian dari petugas penjaga perlintasan.

Kata Kunci: Perkeretaapian, Akuntabilitas Kecelakaan

ABSTRACT

The purpose of this study is to evaluate whether PT. Kereta Api Indonesia has carried out its responsibilities in accordance with the regulations. The methodology of this study is data obtained from case-based analysis, namely data research with a legal approach and empirical data, this study uses data sourced from social media, the internet and books. The results of the study of accidents at level crossings equipped with railroad crossings are usually caused by errors by motorcyclists or cars that cross without paying attention to the crossing. Accidents at level crossings that are not equipped with railroad crossings are often caused by negligence of crossing guards.

Keywords: Railways, Accountability, Crash

A. PENDAHULUAN

Berdasarkan dasar hukum konstitusi Negara Republik Indonesia yaitu UUD NRI Tahun 1945, Indonesia berkedudukan sebagai negara hukum. Hukum menjadi dasar bagi tingkah laku masyarakat yang diatur sebagai aturan yang mengikat, dengan tujuan untuk mencapai keadilan. Sistem kereta api meliputi infrastruktur, fasilitas, tenaga kerja, serta standar, kriteria, persyaratan dan prosedur pengoperasiannya.¹ Sejarah kereta api di Indonesia dimulai pada tahun 1875 dan telah mengalami transformasi yang besar sejalan dengan perkembangan globalisasi hingga saat ini. Meskipun demikian, kecelakaan kereta api tetap terjadi. Menurut Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), dari tahun 2007 hingga 2023 terdapat 103 kasus kecelakaan kereta api di Indonesia, dengan rentang 1 hingga 13 kecelakaan per tahun.

Pasal 87 ayat 1 Undang-Undang Perkeretaapian menyatakan Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak wajib mengganti kerugian kepada pengguna jasa atau penumpang. Tanggung jawab ini hanya berlaku terhadap Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian yang disebabkan oleh kesalahan dalam pengoperasian prasarana perkeretaapian. Dalam situasi kecelakaan seperti anjloknya kereta api, Penyelenggara Sarana Perkeretaapianlah yang bertanggung jawab terhadap pengguna jasa atau penumpang yang mengalami kerugian, cedera atau meninggal dunia. Tanggung jawab ini mencakup periode dari saat naik hingga turunnya penumpang di stasiun tujuan, dengan penggantian berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Namun, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak memikul tanggung jawab atas kerugian, cedera, atau kematian yang tidak disebabkan oleh operasional pengangkutan kereta api. Tanggung jawab ini mencakup kompensasi untuk cedera dan biaya pengobatan bagi penumpang yang terluka, serta memberikan dukungan kepada keluarga yang kehilangan anggota keluarga mereka akibat kecelakaan kereta api. Selain itu, ada juga penggantian untuk kerugian atau kerusakan barang akibat operasional kereta api.

¹ Adi Ahdiat, *Riwayat Kecelakaan Kereta Api di Indonesia, Mayoritas Anjlok*, diakses dari <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2024/01/05/riwayat-kecelakaan-kereta-api-di-indonesia-mayoritas-anjlok>, diakses pada 22 Januari 2025.

Pihak yang mengelola fasilitas kereta api memiliki kewajiban untuk memberikan kompensasi, menanggung biaya pengobatan, dan memberikan ucapan belasungkawa paling lambat satu bulan setelah kejadian. Penumpang yang mengalami kerugian atau keluarga korban yang meninggal harus memberitahukan hal ini kepada pihak yang mengelola fasilitas kereta api dalam waktu maksimal 12 jam setelah kejadian.

Setelah terjadi kecelakaan kereta api maka pemerintah akan melakukan investigasi untuk mengetahui penyebabnya. Tujuan dari penyelidikan ini adalah untuk perbaikan teknologi dan mencegah kecelakaan serupa di masa depan, bukan untuk tujuan penyidikan atau penegakan hukum. Namun, jika terdapat indikasi pelanggaran hukum dalam kecelakaan tersebut, penyidikan akan dilakukan untuk penegakan hukum. Secara khusus, Pasal 7 dari Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2013 menyebutkan bahwa kecelakaan kereta api dapat berupa tabrakan, terguling, anjlok, atau terbakar. Namun, pada saat peradilan semua dokumen terkait penyelidikan kecelakaan kereta api tidak dapat dipergunakan sebagai bukti.

Namun, semua informasi terkait penyelidikan kecelakaan transportasi akan didokumentasikan, dipublikasikan, dan bisa diakses serta digunakan oleh masyarakat luas. Penyelidikan ini bertujuan untuk mengungkap dengan profesional dan independen penyebab kecelakaan transportasi, agar kita bisa mempelajari dari data dan fakta yang terkumpul sehingga kecelakaan serupa bisa dihindari di masa depan. Prinsip utama dalam penyelidikan ini adalah untuk memahami peristiwa tanpa memberikan sanksi atau hukuman (no judicial), tanpa menyalahkan (no blame), serta tanpa menentukan siapa yang bertanggung jawab atas kerugian (no liability).

Terdapat kasus kecelakaan kereta api pada tanggal 22 Desember 1944², terjadi kecelakaan tragis di Kereta Api Padang Panjang di Singgalang Kariang, kini tempatnya berlokasi di area rest area Lembah Anai, Sumatera Barat.

² Moh. Habib Asyhad, *Tragedi Padang Panjang, Kecelakaan Kereta Api Horor Di Sumatera Barat Yang Memakan Korban 200 Orang Meninggal Dunia*, diakses dari <https://intisari.grid.id/read/033866925/tragedi-padang-panjang-kecelakaan-kereta-api-horor-di-sumatera-barat-yang-memakan-korban-200-orang-meninggal-dunia?page=all>, diakses pada 22 Januari 2025.

Kecelakaan ini menyebabkan kehilangan 200 nyawa dan 250 orang lainnya mengalami luka-luka. Daerah tersebut memang terkenal sulit dan rawan kecelakaan karena medannya yang curam. Kecelakaan disebabkan oleh kegagalan sistem rem, yang mengakibatkan lokomotif meluncur keluar dari rel.

Adanya kasus lain yaitu Kecelakaan Kereta Api dengan Minibus elf di Desa Ranupakis, yang terjadi pada tanggal 19 November 2023 yang menewaskan 11 penumpang dari minibus elf, kecelakaan terjadi karena mobil melintas dengan kencang di perlintasan kereta api yang tidak ada palang dan kereta api juga melaju dengan kencang dan masinis juga sudah membunyikkan klakson tetapi kecelakaan tidak dapat di elakkan lagi dan terjadilah kecelakaannya.³

Berdasarkan informasi yang telah disampaikan, pertanyaan yang hendak kita jawab yakni. Bagaimana hak dan pertanggung jawaban para pihak atas terjadinya kecelakaan Kereta Api di Indonesia?. Bagaimana prosedur mekanisme pertanggung jawaban kecelakaan Kereta Api?. Bagaimana pertanggung jawaban hukum dari UU No.23 Tahun 2007 dan PP Nomor 62 Tahun 2013 terhadap kecelakaan Kereta Api di Indonesia?. Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan, tujuan dari penelitian ini adalah: Untuk memahami siapa yang akan bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan kereta api. Untuk mengetahui apakah Undang-Undang Dasar yang berlaku telah memberikan keadilan kepada semua pihak atau belum.

Cara atau pendekatan yang digunakan dalam penelitian adalah kajian ilmiah yang mengidentifikasi langkah-langkah yang diperlukan untuk melakukan suatu studi penelitian. Dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan metode penelitian hukum normatif. Metode ini berfokus pada analisis terhadap Undang-undang, peraturan hukum Perundang-undangan dan keputusan Pengadilan Negeri Medan yang telah dianggap final dan mengikat.

³ Bahana Patria Gupta, *Lokasi Kecelakaan Kereta Api di Lumajang yang Menyebabkan 11 Orang Tewas*, diakses dari <https://www.kompas.id/baca/foto/2023/11/20/11-tewas-dalam-kecelakaan-kereta-api-tabrak-minibus-di-lumajang>, diakses pada 22 Januari 2025.

B. PEMBAHASAN

1. Hak dan Tanggung Jawab Para Pihak Dilihat dari Penyebab Kecelakaan yang Terjadi

Pengemudi mobil dianggap bersalah jika mereka melanggar aturan, seperti menyeberangi perlintasan kereta api tanpa izin dapat mengancam keselamatan perjalanan kereta api. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 181 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (UU Perkeretaapian), yang mengancam hukuman kurungan penjara selama tiga bulan atau denda sebanyak lima belas juta rupiah.

Selain itu, Pasal 296 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) juga mengatur sanksi yang berlaku bagi pengemudi kendaraan harus berhenti sepenuhnya saat melewati perlintasan kereta api ketika lampu sudah menyala, palang pintu sudah ditutup, atau menyalahi tanda-tanda keselamatan yang diberikan, dengan ancaman pidana penjara maksimal tiga bulan atau denda hingga tujuh ratus lima puluh ribu rupiah.

Namun, apabila pengemudi mobil melintas karena tidak ada peringatan yang cukup jelas yang mengindikasikan adanya kereta yang akan melintas, kesalahan jelas berada pada pihak penyelenggara infrastruktur kereta api. Pihak tersebut memiliki kewenangan menyelaraskan, mengendalikan, menjaga dan mengontrol jalannya kereta api dan juga memberikan prioritas di perlintasan kereta sebidang. Apa saja yang akan dipertanggung jawabkan oleh penjaga perlintasan dan masinis jika terjadi kecelakaan kereta api? Jika terjadi kesalahan karena kelalaian yang berasal dari petugas penjaga perlintasan, oleh karena itu mereka dapat dikenai sanksi pidana, seperti yang diatur dalam Pasal 359 KUHP. Sanksi ini mencakup pidana penjara maksimal lima tahun atau pidana kurungan maksimal satu tahun, terutama jika kelalaian tersebut menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan kematian.

Tapi, jika kelalaian terjadi karena masinis yang tidak mematuhi peringatan yang diberikan, perlu dilakukan penyelidikan lebih lanjut untuk memastikan apakah masinis tersebut telah mematuhi seluruh prosedur yang telah tersedia.

Apabila masinis terbukti lalai tidak mengikuti prosedur yang berlaku, maka sanksi yang dikenakan mengacu pada Pasal 361 KUHP. Pasal ini menyatakan bahwa "jika kejahatan dilakukan dalam menjalankan suatu jabatan atau pekerjaan, pidana yang dijatuhkan dapat diperberat sepertiga dan hak untuk menjalankan jabatan atau pekerjaan tersebut dapat dicabut". Masinis kereta api juga dapat dijerat Pasal 359 KUHP. Pasal ini menyatakan bahwa "Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana kurungan paling lama 1 tahun."⁴

Tanggung jawab petugas penjaga_perlintasan dan masinis sangat bergantung pada kewajiban mereka untuk mematuhi prosedur dan aturan yang telah ditetapkan, serta konsekuensi hukum yang mungkin mereka hadapi jika terjadi kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan. ⁵Prinsip Tanggung Jawab: Dalam hukum pengangkutan Indonesia, terdapat dua prinsip utama yaitu tanggung jawab karena kesalahan dan tanggung jawab berdasarkan praduga. Prinsip tanggung jawab karena kesalahan adalah asas utama, sedangkan tanggung jawab berdasarkan praduga adalah pengecualian.

Namun, jika kecelakaan kereta api disebabkan oleh kereta yang anjlok (keluar dari jalur), yang menyebabkan luka-luka pada penumpang, penyelenggara prasarana kereta api tidak harus membayar ganti rugi kepada pemakai layanan atau penumpang. Mereka hanya bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan sarana kereta api dan pihak lain atas kerugian akibat kesalahan operasional sarana kereta api, sesuai dengan Pasal 87 ayat (1) Undang-Undang Perkeretaapian. Jika pihak berwenang menyimpulkan bahwa kecelakaan tidak disebabkan oleh kesalahan dalam pengoperasian infrastruktur kereta api atau karena keadaan yang tidak dapat dihindari (*force majeure*), penyelenggara infrastruktur kereta api tidak akan memikul tanggung jawab atas insiden tersebut.

⁴ Renata Christha Auli, *Pasal 359 KUHP tentang Kelalaian yang Menyebabkan Kematian*, diakses dari <https://www.hukumonline.com/klinik/a/pasal-359-kuhp-tentang-kelalaian-yang-menyebabkan-kematian-lt660a880959938/>, diakses pada 22 Januari 2025.

⁵ Fadhil Sadam Rusbal, *Pertanggungjawaban Hukum Atas Kecelakaan Kereta Api*, diakses dari <https://heyilaw.id/blog/pertanggungjawaban-hukum-atas-kecelakaan-kereta-api>, diakses pada 22 Januari 2025.

Penyelenggara sarana perkeretaapian berkewajiban atas kerugian, cedera, atau kematian yang dialami oleh pengguna layanan atau penumpang akibat operasi kereta api. Ini termasuk dalam situasi seperti kecelakaan kereta api yang tergelincir. Kewajiban ini berlaku mulai dari saat pengguna layanan atau penumpang naik dari stasiun keberangkatan hingga tiba di stasiun tujuan yang telah ditentukan. Besarnya kewajiban ini ditentukan berdasarkan tingkat kerugian yang sebenarnya dirasakan.

Akan tetapi, pengelola infrastruktur perkeretaapian atau PT. Kereta Api Indonesia (KAI) juga bertanggung jawab atas kecelakaan kereta api yang disebabkan oleh pengendara yang menerobos palang perlintasan kereta api. Ketentuan ini tercantum dalam Pasal 157 ayat (1) UU Perkeretaapian.⁶ Namun, tanggung jawab atas perlintasan sebidang kereta api juga dapat dibebankan kepada pihak lain, seperti pemerintah daerah, pengembang, dan badan hukum atau lembaga. Pembagian tanggung jawab ini didasarkan pada kepemilikan kelas jalan yang terdapat perlintasan kereta api.

Pihak yang bertanggung jawab atas perlintasan sebidang kereta api adalah:

- Menteri untuk jalan nasional
- Gubernur untuk jalan provinsi
- Bupati/Walikota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa
- Badan hukum atau lembaga untuk jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga

Bentuk tanggung jawab yang diberikan meliputi kompensasi kerugian dan biaya pengobatan bagi yang luka-luka, atau santunan bagi yang meninggal dunia. Untuk kerugian materi seperti kerugian atau kerusakan barang karena pengoperasian angkutan kereta api juga menjadi tanggung jawab mereka.⁷

⁶ Fadhil Sadam Rusbal, *Pertanggungjawaban Hukum Atas Kecelakaan Kereta Api*, diakses dari <https://heyilaw.id/blog/pertanggungjawaban-hukum-atas-kecelakaan-kereta-api>, diakses pada 22 Januari 2025.

⁷ Bernadetha Aurelia Oktavira, *Siapa yang Bertanggung Jawab dalam Kecelakaan Kereta Api?*, diakses dari <https://www.hukumonline.com/klinik/a/kecelakaan-kereta-api-lt5c873ff79d6f9/>, diakses pada 22 Januari 2025.

2. Pertanggung Jawaban Hukum dari UU No.23 Tahun 2007 dan PP Nomor 62 Tahun 2013 terhdap kecelakaan Kereta Api di Indonesia

Ketika terjadi kecelakaan kereta api, nantinya akan dilakukan pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api oleh pemerintah. Penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan adalah bukan dalam kaitan dengan penyidikan (penegakan 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 ada unsur melawan hukum, pemeriksaannya juga dilakukan oleh penyidik dalam rangka penegakan hukum.

Secara lebih spesifik, Pasal 7 PP 62/2013 menyebutkan kecelakaan kereta api terdiri atas tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan/atau kereta api terbakar. Akan tetapi, semua dokumen yang berkaitan dengan seluruh proses investigasi kecelakaan transportasi sampai dengan laporan investigasi kecelakaan transportasi dalam hal ini kecelakaan kereta api, tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan.

Meski demikian, informasi mengenai investigasi kecelakaan transportasi akan didokumentasikan dan dipublikasikan serta dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat. Sebab, investigasi ini bertujuan mengungkap suatu peristiwa kecelakaan transportasi secara profesional dan independen guna memperoleh data dan fakta penyebab terjadinya kecelakaan, agar tidak terulang kembali. Investigasi ini diselenggarakan berdasarkan prinsip tidak untuk mencari kesalahan (no blame), tidak untuk memberikan sanksi/hukuman (no judicial), dan tidak untuk mencari siapa yang bertanggung jawab menanggung kerugian (no liability).

⁸Batas waktu tanggung jawab penyelenggara sarana perkeretaapian adalah dipenuhinya kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian memberikan ganti kerugian, biaya pengobatan, dan santunan paling lama 1 bulan sejak kejadian. Sedangkan bagi pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, dan keluarga pengguna jasa yang meninggal dunia harus memberitahukan kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian paling lama 12 jam terhitung sejak kejadian.

⁸ Fadhil Sadam Rusbal, *Ibid.*.

Besarnya ganti rugi dan bantuan biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman ditentukan berdasarkan Pasal 87 Ayat (1) UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yaitu Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian.

Pihak asuransi yang bekerja sama dengan PT KAI adalah PT Jasa Raharja (persero) yang selanjutnya disebut PT Jasa Raharja dan PT Asuransi Jasa Raharja Putra Putera. Korban luka luka maka yang menjamin biaya adalah PT Jasa Raharja sampai dengan Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) apabila melebihi biaya maksimum maka akan dijamin oleh pihak PT Jasa Raharja Putra sebesar Rp. 30.000.000,00 (tiga puluh juta rupiah) dan untuk biaya yang melebihi dari yang diberikan kedua pihak asuransi maka akan ditutup oleh PT KAI dengan prosedur yang ditetapkan.

Prosedur yang dimaksud adalah sebagai berikut : PT KAI membantu korban agar mendapat penggantian biaya dari pihak asuransi dengan menggunakan identitas korban, tiket, dan laporan singkat kejadian kepada PT Jasa Raharja, jika diketahui biaya yang timbul lebih dari yang dijamin PT Jasa Raharja, maka PT KAI menerbitkan surat pengajuan permohonan jaminan kepada PT Asuransi Jasa Raharja Putra untuk menanggung kelebihan biaya yang dialami korban. Apabila masih ada biaya yang harus ditanggung korban maka PT KAI yang akan menanggung kelebihan tersebut, namun pada kasus ini penggantian biaya yang timbul hanya samapi PT Asuransi Jasa Raharja Putra.⁹

⁹ Muhammad Sofyan Rudi Santoso dan Moch Najib Imanullah, *Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas Kecelakaan yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang*, Privat Law, Vol.IV, No.2 (Juli - Desember 2016).

Pertanggungjawaban hukum atas kecelakaan kereta api meliputi¹⁰:

- Tanggung jawab pidana

PT KAI dapat dipidana penjara hingga 5 tahun jika terbukti ada unsur kelalaian atau kesengajaan yang menyebabkan kecelakaan.

- Tanggung jawab perdata

PT KAI bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi, biaya pengobatan, dan biaya pemakaman kepada korban. Penyelenggara sarana perkeretaapian harus memenuhi kewajibannya ini dalam waktu 1 bulan setelah kejadian.

- Santunan Jasa Raharja

Korban kecelakaan kereta api yang ditangani pihak berwajib berhak mendapatkan santunan Jasa Raharja.

UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur tentang pertanggungjawaban perusahaan kereta api dalam kecelakaan kereta api¹¹:

- Perusahaan kereta api bertanggung jawab atas kesalahan yang mengakibatkan kerugian penumpang.

- Perusahaan kereta api bertanggung jawab atas insiden kecelakaan yang disebabkan pengoperasian angkutan kereta api.

PP Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi mengatur tentang kegiatan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi:

- Kegiatan penelitian dilakukan dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif.

- Tujuannya agar tidak terjadi kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama.

¹⁰ Siska Faissa, *Pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divre II Sumatera Barat terhadap Korban Kecelakaan Kereta Api*, Skripsi, Bagian Hukum Perdata Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta, Padang, 2023.

¹¹ Nurul Ainunisya, *Kajian Yuridis terhadap Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang*, Program Kekhususan Hukum Perdata Program Studi (S.1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (Unissula), Semarang, 2023.

C. PENUTUP

1. Kecelakaan di perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan palang kereta api biasanya disebabkan oleh kesalahan pengendara motor atau mobil yang melintas tanpa mengindahkan palang tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi tidak mematuhi aturan lalu lintas yang mengatur perlambatan atau berhenti saat palang kereta api sedang turun untuk memberi prioritas kepada kereta api yang sedang melintas.
2. Kecelakaan di tempat penyeberangan kereta sebidang yang tidak dilengkapi dengan palang kereta api sering kali disebabkan oleh kelalaian dari petugas perlintasan. Tugas petugas penjaga perlintasan memastikan keamanan jalur kereta api dengan memberikan isyarat tegas kepada pengendara untuk berhenti atau melanjutkan perlintasan sesuai dengan situasi.
3. Kewajiban penyelenggara sarana transportasi kereta api dimulai ketika pengguna layanan atau penumpang naik ke kereta api dari stasiun asal mereka dan berlangsung hingga mereka mencapai stasiun tujuan yang telah mereka sepakati. Ini adalah tanggung jawab yang mengikuti perjalanan mereka dengan kereta api, mencakup memberikan kompensasi atau penggantian berdasarkan kerusakan nyata yang dirasakan oleh penumpang atau pengguna jasa, seperti cedera atau kerugian materi.
4. Pengelola transportasi juga menanggung konsekuensi dari kecelakaan atau kerugian yang terjadi di luar pengoperasian angkutan kereta api, misalnya kejadian yang disebabkan peristiwa alam atau tindakan pihak ketiga yang tidak berhubungan dengan pengelolaan dan juga operasional kereta api.
5. Pertanggungjawaban yang diberikan oleh penyelenggara sarana perkeretaapian mencakup ganti rugi untuk kerugian materi dan biaya perawatan untuk pengguna jasa atau penumpang yang mengalami cedera, serta ganti rugi bagi keluarga korban yang sudah berpulang akibat kecelakaan kereta api. Penumpang atau keluarga korban wajib memberitahukan kejadian tersebut kepada penyelenggara sarana perkeretaapian dalam waktu dua belas jam sejak insiden terjadi untuk proses klaim ganti rugi dan kompensasi yang tepat waktu.

DAFTAR PUSTAKA

Publikasi

Santoso, Muhammad Sofyan Rudi dan Moch Najib Imanullah, *Tanggung Jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas Kecelakaan yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang*, Privat Law. Vol.IV. No.2 (Juli - Desember 2016).

Karya Ilmiah

Ainunisya, Nurul. 2023. *Kajian Yuridis terhadap Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Kereta Api dan Pengangkutan Barang*. Skripsi. (Semarang: Program Kekhususan Hukum Perdata Program Studi (S.1) Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung (Unissula)).

Faissa, Siska. 2023. *Pertanggungjawaban PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divre II Sumatera Barat terhadap Korban Kecelakaan Kereta Api*. Skripsi. (Padang: Bagian Hukum Perdata Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Bung Hatta).

Kurniawan, M. Alfarisi. 2020. *Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (KAI) yang Menabrak Mobil di Perlintasan Kereta Api*. (Palembang: Universitas Sriwijaya).

Syahputra, Erik. 2018. *Pertanggung Jawaban Pidana dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Antara Kereta Api dan Pengendara di Perlintasan Kereta Api*. Skripsi. (Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia).

Website

Ahdiat, Adi. *Riwayat Kecelakaan Kereta Api di Indonesia, Mayoritas Anjlok*. diakses dari <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2024/01/05/riwayat-kecelakaan-kereta-api-di-indonesia-mayoritas-anjlok>. diakses pada 22 Januari 2025.

Asyhad, Moh. Habib. *Tragedi Padang Panjang, Kecelakaan Kereta Api Horor Di Sumatera Barat Yang Memakan Korban 200 Orang Meninggal Dunia*. diakses dari <https://intisari.grid.id/read/033866925/tragedi-padang-panjang-kecelakaan-kereta-api-horor-di-sumatera-barat-yang-memakan-korban-200-orang-meninggal-dunia?page=all>. diakses pada 22 Januari 2025.

Auli, Renata Christha. *Pasal 359 KUHP tentang Kelalaian yang Menyebabkan Kematian*. diakses dari <https://www.hukumonline.com/klinik/a/pasal-359-kuhp-tentang-kelalaian-yang-menyebabkan-kematian-lt660a880959938/>. diakses pada 22 Januari 2025.

Gupta, Bahana Patria. *Lokasi Kecelakaan Kereta Api di Lumajang yang Menyebabkan 11 Orang Tewas*. diakses dari <https://www.kompas.id/baca/foto/2023/11/20/11-tewas-dalam-kecelakaan-kereta-api-tabrak-minibus-di-lumajang>. diakses pada 22 Januari 2025.

Oktavira, Bernadetha Aurelia. *Siapa yang Bertanggung Jawab dalam Kecelakaan Kereta Api?*. diakses dari <https://www.hukumonline.com/klinik/a/kecelakaan-kereta-api-lt5c873ff79d6f9/>. diakses pada 22 Januari 2025.

Rusbal, Fadhil Sadam. *Pertanggungjawaban Hukum Atas Kecelakaan Kereta Api*. diakses dari <https://heylaw.id/blog/pertanggungjawaban-hukum-atas-kecelakaan-kereta-api>. diakses pada 22 Januari 2025.

Sumber Hukum

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

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

