CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

TANGGUNG JAWAB YURIDIS PENYELENGGARA SARANA PERKERETAAPIAN TERHADAP KESALAHAN SISTEM OPERASI PERKERETAAPIAN

Renata Putri Sakadomas[1], Yudhia Ismail[2], Kristina Sulatri[3]
Universitas Merdeka Pasuruan
Email : renatasakadomas86@gmail.com[1], yudhiaismail@unmerpas.ac.id[2], kristinasulatri@unmerpas.ac.id[3]

ABSTRAK

Persinyalan merupakan perangkat yang mempunyai peran vital dalam pelaksanaan perjalanan kereta api. Kesalahan operasi bisa berdampak buruk bagi penikmat angkutan umum kereta api. Seperti dalam peristiwa kecelakaan Cicalengka pada tanggal 5 Januari 2024. Peristiwa tersebut menimbulkan 33 penumpang menderita kerugian dan empat orang lainnya kehilangan nyawanya. Peristiwa hukum tersebut menimbulkan akibat hukum yang melibatkan konsekuensi hukum perdata yang mencakup tanggung jawab atas kerugian materil maupun immaterial, seperti ketentuan Pasal 157 UU Perkeretaapian. PT. Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara berkewajiban membayar ganti rugi yang terjadi akibat kesalahan operasi yang ditimbulkan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa akibat hukum yang timbul jika terjadi kesalahan sistem operasi perkeretaapian dan bagaimana bentuk tanggung jawab yuridis penyelenggara sarananya. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan cara menguraikan secara deskriptif dengan mengidentifikasi Perundang-Undangan serta mengklasifikasi bahan hukum yang relevan dengan permasalahan yuridis dalam penelitian ini. Hasilnya analisis yang diselenggarakan oleh penulis, disimpulkan bahwa kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh temuan adanya anomali. Selain itu kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh kesalahan operasi. Kesalahan operasi tidak selalu disebabkan oleh anomali pada alat persinyalan, melainkan bisa juga disebabkan oleh kelalaian (*culpa*) petugas PPKA. Dikatakan kelalaian (*culpa*) karena petugas PPKA tidak mengecek dan mengonfimasi keberangkatan dan kedatangan kereta. Pengecekan ditetapkan dalam Pasal 81 PP 72 Tahun 2009. Dalam hal bentuk tanggung jawab berupa santunan, penyelenggara sarana tidak berpedoman kepada ketentuan tertulis UU Perkeretaapian. Karena perincian santunan atau ganti kerugian tidak diundangkan dalam UU Perkeretaapian sehingga dalam hal perincian besaran santunan atau ganti rugi ini bisa dikatakan kabur hukum atau multitafsir.

Kata Kunci : Kesalahan Operasi, Kerugian, Tanggung Jawab

Article History
Received: Maret 2025
Reviewed: Maret 2025
Published: Maret 2025

Plagirism Checker No 234
Prefix DOI : Prefix DOI : 10.8734/CAUSA.v1i2.365
Copyright : Author
Publish by : CAUSA

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

ABSTRACT

Signalling is a device that has a vital role in the implementation of railway travel. Operating errors can have a negative impact on the enjoyment of railway public transport. As in the Cicalengka accident on 5 January 2024. The incident caused 33 passengers to suffer losses and four others lost their lives. These legal events cause legal consequences that involve civil law consequences that include responsibility for material and immaterial losses, as stipulated in Article 157 of the Railway Law. PT Kereta Api Indonesia as the organiser is obliged to pay the damages incurred due to operational errors caused. This study aims to analyse the legal consequences that arise in the event of a railway operating system error and how the form of juridical responsibility of the organiser of the means. This research is a qualitative research by describing descriptively by identifying Legislation and classifying legal materials that are relevant to the juridical issues in this research. As a result of the analysis conducted by the author, it was concluded that the accident was caused by the discovery of an anomaly. In addition, accidents that occur are caused by operating errors. Operating errors are not always caused by anomalies in signalling equipment, but can also be caused by negligence (culpa) of PPKA officers. It is said to be negligence (culpa) because PPKA officers do not check and confirm the departure and arrival of trains. Checking is stipulated in Article 81 of PP 72 Year 2009. In terms of the form of responsibility in the form of compensation, the facility organiser is not guided by the written provisions of the Railway Law. Because the details of compensation or compensation are not enacted in the Railway Act so that in terms of details of the amount of compensation or compensation can be said to be legally vague or multi-interpretive.

Keywords: *Operating Error, Loss, Responsibility*

PENDAHULUAN

Kereta api menjadi moda yang paling disukai masyarakat meskipun demikian, ada saja penumpang mengalami kerugian pada saat pelaksanaan perjalanan kereta api. Kerugian tersebut bisa berupa kerusakan properti, mengalami cidera, kecelakaan, hingga kehilangan nyawa yang diakibatkan dari adanya kesalahan dalam pelaksanaan perjalanan angkutan umum kereta api. Kesalahan dalam pengoperasian tersebut bisa terjadi karena kesalahan penyelenggara sarana dan prasarana perkeretaapian, kesalahan yang disebabkan oleh perorangan (*human error*) atau *overmacht*.

Persinyalan merupakan perangkat yang mempunyai peran vital dalam pelaksanaan perjalanan kereta api. Kesalahan operasi bisa berdampak buruk bagi penikmat angkutan umum kereta api karena kereta api akan berjalan dan berhenti sesuai dengan aspek sinyal yang ditampilkan. Apabila terjadi kesalahan pada sistem pengoperasian sinyal pada perkeretaapian

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

maka akan menimbulkan kecelakaan. Penyampaian indikasi jalur aman antara stasiun yang menggunakan sistem persinyalan mekanik ke stasiun yang menggunakan sistem persinyalan elektrik terkadang mengalami kendala (*delay*). Terkadang *delay* terjadi karena sistem persinyalan elektrik tidak dapat membaca sensor persinyalan mekanik dengan baik yang bisa berakibat kesalahan dalam mengambil keputusan oleh PPKA (Pengatur Perjalanan Kereta Api) di stasiun.

Seperti dalam peristiwa kecelakaan Cicalengka pada tanggal 5 Januari 2024. Peristiwa tersebut menimbulkan 33 penumpang menderita kerugian dan empat orang lainnya kehilangan nyawanya. Peristiwa hukum tersebut menimbulkan akibat hukum yang melibatkan konsekuensi hukum perdata yang mencakup tanggung jawab atas kerugian materil maupun immateril, seperti ketentuan Pasal 157 UU Perkeretaapian. PT. Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara berkewajiban membayar ganti rugi yang terjadi akibat kesalahan operasi yang ditimbulkan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa akibat hukum yang timbul jika terjadi kesalahan sistem operasi perkeretaapian dan bagaimana bentuk tanggung jawab yuridis penyelenggara sarananya.

METODE

Penelitian ini menerapkan prosedur yuridis normatif, yakni dengan eksplorasi literatur berupa analisis peraturan Perundang-Undangan serta pengelompokan bahan hukum yang berhubungan dengan persoalan penelitian. Menerapkan pendekatan Perundang-Undangan dan pendekatan konseptual. Pendekatan ini dilakukan dengan cara mengulas dan menganalisis Undang-Undang dan regulasi yang berhubungan dengan isu hukum yang sedang ditangani.

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yaitu data yang diperoleh dari bahan kepustakaan. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
d. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api.
e. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2017 Tentang Besar Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, Dan Udara.
f. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2018 Tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian.

Bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier yang digunakan ialah buku dan jurnal yang berkaitan dengan isu yuridis dalam penelitian ini.

CAUSA
ISSN 3031-0369

Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Akibat Hukum Yang Timbul Jika Terjadi Kecelakaan Sistem Operasi Perkeretaapian

Pengangkutan dengan menggunakan kereta api memiliki banyak kelebihan dibandingkan dengan alat pengangkut lainnya. Kelebihan tersebut mencakup kemampuan mengangkut para penumpang dalam jumlah yang banyak sekaligus dengan harga terjangkau, polusi yang rendah, tingkat keselamatan penumpang yang tinggi, serta hemat bahan bakar. Terjadi kesepakatan antara PT. Kereta Api Indonesia sebagai pihak pertama dengan para pengguna jasa sebagai pihak kedua didasarkan pada adanya suatu persetujuan yang menerbitkan hubungan hukum. Hubungan hukum tersebut berupa hak dan kewajiban. Hal ini terjadi ketika penumpang sebagai pihak kedua membeli karcis dan PT. Kereta Api Indonesia sebagai pihak pertama yang menyelenggarakan jasa transportasi. Perikatan termaksud dibebankan kepada pihak PT. Kereta Api Indonesia sebagai debitur yang memiliki keharusan tanggung jawab untuk melaksanakan prestasi.[1]

Prestasi yang dimaksud di sini adalah pihak PT. Kereta Api Indonesia berkewajiban menyediakan pelayanan angkutan selaras dengan rute perjalanan, selamat, aman dan nyaman.[2]

Suatu musibah dapat terjadi kapan saja, entah yang bersumber dari manusia atau yang bersumber dari alam (*overmacht*) atau biasa disebut dengan keadaan memaksa. *Overmacht* ialah insiden yang berlangsung di luar kuasa manusia. *Overmacht* ditetapkan dalam Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang berisi "Tidak ada penggantian biaya kerugian dan bunga bila karena keadaan memaksa …".[3]

Contoh *overmacht* adalah bencana alam seperti banjir atau longsor yang menutupi rel kereta yang mengakibatkan kecelakaan dalam pengoperasian perkeretaapian sehingga mengakibatkan korban jiwa. Namun, pada kasus-kasus tertentu, *overmacht* tidak hanya disebabkan oleh alam, gangguan sistem atau kegagalan teknologi yang tidak terduga juga termasuk dalam perluasan *overmacht*.

Seperti dalam kecelakaan di petak jalan Cicalengka-Haurpugur ditemukan adanya anomali. Berdasarkan penyelidikan yang sudah dilakukan, ditemukan adanya catatan riwayat gangguan hubungan antara blok Cicalengka dengan Haurpugur salah satunya pada tanggal 8 November 2023. Hal tersebut ditindak lanjuti dengan penanganan yang berupa reset Mobis dan penggantian modul IBM (*Interface Block Module)* antara Cicalengka dan Haurpugur di *Equipment Room (ER*) Cicalengka pada tanggal 9 November 2023.

Hingga KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) menyimpulkan hasil analisis penyelidikan bahwa kecelakaan ini terjadi akibat dari adanya sinyal yang dikirim dari sistem *interface* tanpa adanya perintah dari peralatan persinyalan blok mekanik (*uncommanded signal*).

Kesalahan operasi yang menyebabkan Kecelakaan Kereta antara KA 350 *Commuter Line* Bandung Raya dengan KA 65A Turangga di KM 181+700 Petak Jalan Cicalengka - Haurpugur tersebut menimbulkan akibat hukum atau suatu konsekuensi hukum yang timbul dari suatu peristiwa hukum.

---

[1] Pasal 1233, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
[2] Pasal 133, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
[3] Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

Peristiwa Kecelakaan Kereta Cicalengka – Haurpugur adalah kecelakaan yang didasarkan pada adanya anomali atau kesalahan sistem dalam perangkat lunak antara blok mekanik dan blok elektrik. Meskipun anomali termaksud sudah ditindak lanjuti dengan penanganan yang berupa reset Mobis dan penggantian modul IBM (*Interface Block Module*). Namun sebaiknya dilakukan pengecekan secara berkala sehingga persinyalan antara blok mekanik dan blok elektrik bekerja dengan baik, sebagaimana diatur dalam Lampiran PM 44 Tahun 2018 Tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian yang berisi "Semua perangkat persinyalan elektrik dalam ruangan harus dapat bekerja dengan baik …".[4]

Sehingga penyebab terjadinya kecelakaan tersebut menurut penulis selain karena kegagalan teknologi (perluasan *overmacht*), juga karena kesalahan. Kesalahan sendiri terbagi menjadi dua, yaitu kesalahan yang disengaja (*dolus*) dan kesalahan yang disebabkan oleh kelalaian (*culpa*). Selain karena adanya anomali, penulis juga menyimpulkan bahwa adanya kelalaian dari pihak PT. Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara sarana.

Kelalaian termaksud disebabkan karena tidak adanya pengecekan dan konfirmasi keberangkatan dari PPKA selaku petugas yang mempunyai tugas dan tanggung jawab guna mengelola keberangkatan, kedatangan, dan lintasan kereta api sesuai jadwal yang telah ditentukan. Pengecekan dan konfirmasi keberangkatan diatur di Pasal 81 PP Nomor 72 Tahun 2009 yang berisi :[5]

"Petugas pengatur perjalanan kereta api setempat harus melaporkan setiap kedatangan kereta api kepada petugas pengendali perjalanan kereta api."

Kecelakaan kereta api tersebut berdampak buruk dan banyak merugikan penumpang dan PT. KAI itu sendiri. Kerugian tersebut berupa rusaknya sarana dan prasarana seperti :[6]

1. Rusaknya Lokomotif CC 201 77 17;
2. Rusaknya Lokomotif CC 206 13 97;
3. Rusaknya KP3 0 65 02;
4. Rusaknya Geometri rel sepanjang 100 m jalan rel;
5. Rusaknya penambat sebanyak 382 buah;
6. Rusaknya bantalan beton sebanyak 82 buah.

Selain itu para penumpang dan pegawai yang bertugas juga turut merasakan kerugian imbas dari kecelakaan kereta api tersebut. Kerugian termaksud sebagai berikut :[7]

1. Meninggalnya empat petugas PT. Kereta Api Indonesia yang terdiri dari Manisis dan Asisten Masinis, Pramugara dan Satpam Pengawal Kereta Api;
2. 37 (tiga puluh tujuh) penumpang lainnya mengalami luka-luka dengan rincian :
   a. 32 (tiga puluh dua) orang dirawat di RSUD cicalengka;
   b. 2 orang dirawat di RSUD RS AMC;

[4] Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 44 Tahun 2018 Tentang Persyaratan Teknik Peralatan Persinyalan Perkeretaapian.
[5] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api.
[6] Laporan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tabrakan Antara Ka 350 Cl Bandung Raya Dengan Ka 65a Turangga Di Km 181+700 Petak Jalan Cicalengka – Haurpugur, Daop 2 Bandung 5 Januari 2024.
[7] Laporan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tabrakan Antara Ka 350 Cl Bandung Raya Dengan Ka 65a Turangga Di Km 181+700 Petak Jalan Cicalengka – Haurpugur, Daop 2 Bandung 5 Januari 2024.

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

c. 2 orang dirawat di RS Edelweis;
d. 1 orang dirawat di RS Sentosa.

Peristiwa hukum di atas menimbulkan akibat hukum yang melibatkan konsekuensi hukum perdata yang mencakup tanggung jawab atas kerugian materil maupun immateril. Termasuk ganti kerugian sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 157 UU Perkeretaapian "Bentuk bertanggung jawab adalah pemberian ganti rugi …"

PT. Kereta Api Indonesia memang harus membayar ganti kerugian yang dialami oleh para penumpang. Namun besaran nominal ganti kerugian itu sendiri tidak ditentukan secara jelas dalam UU Perkeretaapian. Penumpang yang mengalami kerugian hingga kehilangan nyawanya dalam kecelakaan kereta api di Cicalengka pada Tanggal 5 Januari 2024 berhak mendapatkan ganti rugi materil atau kompensasi materil yang berupa uang. Pemberian kompensasi materil tersebut akan diberikan kepada ahli warisnya yang bertujuan untuk membantu memenuhi kebutuhan keluarga korban yang ditinggalkan.

Bilamana korban kecelakaan yang kehilangan nyawa tidak memiliki ahli waris maka biaya penguburan yang diselenggarakan oleh pihak terkait akan disubstitusi (diganti) dengan nominal sebesar Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah).

B. Bentuk Tanggung Jawab Yuridis Secara Perdata Penyelenggara Sarana Perkeretaapian Terhadap Kesalahan Sistem Operasi

Perjanjian pengakutan ialah suatu persetujuan antara pengangkut (PT. Kereta Api Indonesia) dan penumpang yang saling mengikatkan diri untuk memenuhi kewajiban masing-masing. Di mana pihak pengangkut menyediakan diri guna menyediakan layanan angkutan penumpang atau properti dari stasiun awal ke stasiun yang dituju dengan aman, nyaman dan selamat.

Dengan adanya perjanjian pengakutan tersebut, maka muncul hak dan kewajiban yang wajib dilaksanakan oleh kedua pihak (PT. Kereta Api Indonesia dan pengguna jasa). Salah satu keharusan dari PT. Kereta Api Indonesia sebagai pengangkut umum adalah mengantarkan pengguna jasa dan atau properti pengirim dari stasiun awal sampai ke stasiun yang dituju dengan aman dan selamat sebagaimana diatur dalam Pasal 133 (1) UU Perkeretaapian yang berisi "Mengutamakan keselamatan dan keamanan orang". Apabila PT. Kereta Api Indonesia tidak menjalankan keharusan yang sudah disepakati dalam suatu perjanjian maka terjadilah wanprestasi. Wanprestasi merupakan kegagalan dalam memenuhi suatu kewajiban sebagaimana yang disepakati dalam perjanjian.

Terjadinya kesalahan sistem operasi yang disebabkan oleh adanya anomal atau kegagalan teknologi yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan kereta di Cicalengka pada tanggal 5 Januari 2024 adalah salah satu bentuk wanprestasi. Hal tersebut dikarenakan penyelenggara sarana berkewajiban memberikan pelayanan yang baik, sesuai rute perjalanan, selamat, aman dan nyaman.

Namun penyelenggara sarana tidak dapat memenuhi berapa kewajibannya pada peristiwa di atas. Penyelenggara sarana tidak bisa memenuhi kewajibannya akan keselamatan, keamanan dan kenyamanan. Wanprestasi tersebut menimbulkan kewajiban baru yang harus

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

dipenuhi oleh penyelenggara sarana untuk memberikan ganti kerugian kepada para penumpang yang sudah dirugikan atas kecelakaan tersebut. Kesalahan sistem operasi tersebut berdampak besar bagi para penumpang dan *crew* kereta api. Salah satu dari dampak besar tersebut ialah membuat beberapa keluarga kehilangan satu anggota keluarganya.

Atas peristiwa tersebut maka PT. Kereta Api Indonesia selaku penyelenggara sarana wajib bertanggungjawab kepada penumpang dan pengguna jasanya yang mengalami kerugian harta benda, mengalami luka hingga kehilangan nyawanya atas kecelakaan yang terjadi. Tanggung jawab ini terhitung saat pengguna jasa lainnya diberangkatkan dari stasiun awal ke stasiun yang dituju sesuai karcis.

Pertanggungjawaban yuridis secara perdata dari PT. Kereta Api Indonesia sebagai penyelenggara sarana adalah dalam bentuk penyaluran santunan kepada pihak keluarga atau ahli waris yang ditinggalkan. Santunan merupakan uang yang diberikan kepada para penumpang yang mengalami kerugian sebagai pengganti kerugian yang timbul karena kecelakaan kereta api seperti pada peristiwa di atas. Serta mencairkan asuransi kecelakaan kerja kepada pegawai yang meninggal dan penumpang yang mengalami luka.

Setiap penumpang atau pengguna jasa yang berada di dalam angkutan umum dan menjadi korban serta menanggung kerugian akibat kecelakaan pengoperasian maka ahli warisnya berhak memperoleh santunan. Besaran dana asuransi kecelakaan kerja tersebut ditetapkan dalam PMK RI No.15 Tahun 2017 Pasal 3 ayat (1) dan (2).[8]

Ahli waris dari pengguna jasa atau korban yang kehilangan nyawa layak menerima santunan dasar dari Jasa Raharja. Besar nominal santunan dasar yang diberikan adalah Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah). Sedangkan pengguna jasa atau korban lainnya yang hanya menderita luka ringan dalam kecelakaan yang dioperasikan kereta api akan mendapatkan jaminan biaya perawatan (*guarantee letter*) dengan nominal maksimal sebesar Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah) yang nantinya akan dibayarkan kepada rumah sakit tempat korban diberi perawatan.

Selain santunan dasar, Jasa Raharja juga menyerahkan perlindungan perluasan jaminan kecelakaan diri (*personal accident*) bagi petugas sarana kereta api yang sedang menjalankan tugasnya (*on duty*). Besar nominal santunan yang diberikan adalah :[9]

1. Rp. 85.000.000,00 (delapan puluh lima juta rupiah) yang diserahkan kepada Masinis dan Asisten Masinis.
2. Rp. 65.000.000,00 (enam puluh lima juta rupiah) diberikan kepada Pramugara (*Train Attendant*) dan *Security* atau Satpam Pengawal Kereta Api.

PT KAI sebagai penyelengara sarana juga memberikan santunan kepada pegawai yang menjadi korban atau ahli warisnya dengan rincian sebagai berikut :[10]

[8] Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15/Pmk.010/2017 Tentang Besar Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, Dan Udara.

[9] Alicia Diahwahyuningtyas, Rizal Setyo Nugroho, Kompas.com https://www.kompas.com /tren/read/2024/01/06/173000865/ini-besaran-santunan-korban-kecelakaan-kereta-ka-turangga-bandung-raya?page=all#:~:text=Editor&text=KOMPAS.com%20%2D%20Jasa%20Raharja%20dan,luka%2Dluka%20akibat%20insiden%20tersebut

[10] Ibid.

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

1. Santunan dengan nominal sebesar Rp. 87.500.000,00 (delapan puluh tujuh juta lima ratus ribu rupiah) yang diberikan kepada Masinis;
2. Santunan dengan nominal sebesar Rp. 96.300.000,00 (Sembilan puluh enam juta tiga ratus ribu rupiah) diberikan kepada Asisten Masinis;
3. Santunan dengan nominal Rp. 13.000.000,00 (tiga belas juta rupiah) masing-masing kepada *Train Attendant* atau Pramugara dan *security* atau Satpam Pengawal Kereta Api.

Kemudian kurang lebih ada sekitar 33 (tiga puluh tiga) pengguna jasa yang menderita cidera minor dan telah dibawa ke pusat kesehatan terdekat guna mendapatkan penanganan dan pengobatan. Penumpang yang mengalami luka atas peristiwa di atas layak atas santunan dari Jasa Raharja dengan nominal maksimal sebesar Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).[11]

Santunan memang merupakan bentuk ganti kerugian kepada pengguna jasa yang menjadi korban atau penumpang yang dirugikan akibat kecelakaan pengoperasian kereta api yang di mana santunan tersebut berupa uang. Dalam ketentuan tertulis di UU Perkeretaapian tidak dicantumkan nominal ganti kerugian yang seharusnya. Seperti di ayat (1) Pasal 157 UU Perkeretaapian bagian kedelapan tentang Tanggung Jawab Penyelenggara Sarana, diatur bahwa "Penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggungjawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian … yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api".

Namun di bagian kedelapan UU Perkeretaapian tersebut tidak mengatur mengenai rincian ganti rugi sebagaimana PMK Republik Indonesia Nomor 15/PMK.010/2017 yang menjadi acuan bagi Jasa Raharja untuk mencairkan dana asuransi dasar kecelakaan pengguna jasa dalam angkutan penumpang umum.

Pencairan dana asuransi sebagai bentuk tanggung jawab ganti kerugian akan lebih terorganisasi atau lebih sistematis apabila ketentuan ganti rugi ditetapkan dalam UU Perkeretaapian. Supaya ada kepastian hukum dan dapat dipertanggungjawabkan. Seperti perbedaan nominal dalam pemberian santunan oleh penyelenggara sarana kepada korban yang meninggal dunia seperti Masinis dan Asisten Masinis.

Penulis tidak menemukan ketentuan ganti rugi immateril dari peristiwa di atas. Seharusnya ganti rugi immateril juga diberikan. Sebab kerugian materil mungkin bisa ditutup dengan santunan atau bentuk beasiswa pendidikan bagi anak-anak dari keluarga yang ditinggalkan. Peristiwa tersebut pasti cukup mengguncang keadaan psikologis anggota keluarga yang ditinggalkan. Terguncangnya psikologis tersebut bisa berdampak buruk bagi anggota keluarga yang mengalaminya, seperti tekanan emosional yang mendalam.

Pengalaman traumatik yang ditimbulkan dari peristiwa tersebut dapat mempengaruhi kondisi kesehatan mental (*mental health*) seseorang dalam jangka panjang. Kondisi yang sudah seperti ini akan terasa sulit disembuhkan dan tidak bisa diukur dengan nominal uang. Menurut penulis, trauma memang tidak bisa disembuhkan, keluarga yang ditinggalkan hanya akan diberi arahan untuk menerima dengan lapang dada, karena seseorang yang memiliki trauma bisa digambarkan sebagai seseorang yang tampak sehat, namun cacat seumur hidup.

[11] Laporan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tabrakan Antara Ka 350 Cl Bandung Raya Dengan Ka 65a Turangga Di Km 181+700 Petak Jalan Cicalengka – Haurpugur, Daop 2 Bandung 5 Januari 2024.

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

Kecuali pihak penyelengara membawa anggota keluarga yang mengalami trauma untuk terapi pengelolaan emosional atau konseling ke psikolog atau psikiatri untuk mendapatkan pendampingan obat, karena jika tidak ditindaklanjuti dengan baik, maka dapat mengakibatkan:

1. Mempengaruhi cara mereka berpikir;
2. Mempengaruhi cara mereka merasakan sesuatu (*feel deeply inside*);
3. Berperilaku dalam kehidupan sehari-hari;
4. Tidak bisa mengatasi rasa stress;
5. Munculnya gangguan kecemasan;
6. Dan tidak mampu mengambil keputusan dengan cepat.

Oleh karena itu, disamping ganti kerugian materil, ganti kerugian immateril juga perlu diperhatikan bagi para koban atau anggota keluarga yang ditinggalkan. Namun ketentuan kerugian materil dan immateril tidak diatur dalam UU Perkeretaapian. Pentingnya menetapkan kebijakan yang jelas dan tidak kabur hukum atau multitafsir dalam Peraturan Perundang-Undangan sebagai aturan hukum yang dipedomani oleh masyarakat. Supaya keberadaan aturan hukum tersebut memiliki tujuan hukum yang dikehendaki oleh masyarakat dan sejalan dengan kehidupan masyarakat.[12]

Dampak dari ketentuan Pasal 157 UU Perkeretaapian yang multitafsir atau kabur norma ialah :

1. Terjadinya penafsiran hukum yang berbeda, artinya tidak semua individu memiliki pemahaman yang sama mengenai maksud dari "bertanggungjawab" di Pasal 157;
2. Ketidakpastian hukum, artinya ketentuan hukum yang dijadikan pedoman tidak jelas, atau kurang tegas dalam penerapannya. Contohnya mengenai ganti kerugian materil dan immateril;

Sebagaimana pendapat *Gustav Radbruch* melalui Teori Triad (Tritunggal) bahwa penegakan hukum akan dikatakan memenuhi tujuan hukum (*doel van de wet*) apabila mampu menegakkan tiga nilai dasar hukum yang diharapkan oleh *Gustav Radbruch* yakni kepastian hukum (*legal certainty* / *rechtmatigheid*), keadilan (*justice* / *gerechtmatigheid*), dan kemanfaatan (*utility* / *doelmatigheid*) bagi masyarakat.[13]

Penulis setuju dengan teori *Gustav Radbruch* di atas karena isu yang berada di dalam penulisan skripsi ini memenuhi salah satu nilai dasar hukum tersebut. Dalam penerapannya keadilan tidak selalu ada di dalam kepastian hukum karena bentuk ganti kerugian di dalam Perundang-Undangan itu sendiri (UU Perkeretaapian) kurang terperinci. Penulis merasa hal tersebut yang mengakibatkan kurangnya nilai-nilai dasar keadilan dalam penerapannya.

Seperti contoh pada peristiwa kecelakaan kereta di atas, nominal santunan yang diberikan kepada Asisten Masinis lebih banyak daripada nominal santunan yang diberikan kepada Masinis. Menurut penulis, hal tersebut memang memenuhi nilai dasar kepastian hukum karena korban diberikan santunan sebagai bentuk ganti kerugian. Namun tidak memenuhi nilai dasar keadilan karena nominal yang diberikan tidaklah sama. Apabila ada kebijakan-kebijakan tertentu yang mempengaruhi besaran nominal santunan sebaiknya diatur dalam UU

[12] Ronny Winarno, Bambang Sudjito, Yudhia Ismail, Pengantar Ilmu Hukum, (Malang : *Inteligensia* Media, 2020) hal 86.
[13] Ibid,hal86.

CAUSA
ISSN 3031-0369
Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan
Vol 11 No 2 Tahun 2025
Prefix doi.org/10.3783/causa.v2i9.2461

Perkeretaapian itu sendiri atau bisa juga dicantumkan dalam berita-berita yang diunggah ke jejaring sosial.

Kepastian hukum menjadi ujung tombak dari nilai-nilai dasar hukum yang lain. Dengan adanya kepastian hukum, keluarga korban yang ditinggalkan bisa mendapatkan kompensasi yang seimbang dengan Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku. Kepastian hukum ini memiliki fungsi hukum yang cukup besar, yakni memberikan rasa aman kepada masyarakat. Mereka tidak akan lagi merasa khawatir dengan risiko kerja yang harus dihadapi oleh tulang punggung keluarganya masing-masing.

Setiap perbuatan melawan hukum atau perbuatan atas dasar kesalahan baik itu sengaja (*dolus*) maupun atas dasar kelalaian (*culpa*) yang tidak sesuai dengan Perundang-Undangan akan selalu dikenakan sanksi baik itu sanksi perdata, sanksi pidana, ataupun sanksi administrasi. Dalam peristiwa kecelakaan di atas tentunya pihak penyelenggara sarana dikenakan saksi perdata untuk mengambalikan keadaan semula (*restitutio in integrum*), memperbaiki kerugian yang ditimbulkan serta memberikan ganti rugi kepada korban yang dirugikan.

Terdapat beberapa fungsi dari adanya kepastian hukum menurut penulis, diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Dalam penyelesaian masalah ada kejelasan yuridis, artinya dalam peyelesaian suatu masalah pihak yang menyebabkan kerugian dan pihak yang mengalami kerugian bisa menyelesaikan masalah tersebut dengan mengacu pada ketentuan hukum yang berlaku.
2. Mencegah pihak lain bertindak sewenang-wenang, artinya dalam penyelesaian suatu masalah perdata tidak memandang pangkat dan jabatan. Kalimat sederhananya adalah semua manusia setara di hadapan hukum. Jadi siapapun yang bersalah makai ia harus bertanggungjawab sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku.
3. Setiap individu yang merasa dirugikan dapat menuntut ganti kerugian berdasarkan hukum yang berlaku, artinya siapapun yang merasa dirugikan bisa menuntut untuk mendapatkan haknya berupa ganti kerugian tanpa adanya rasa takut mendapat keputusan yang tidak adil.

Dengan adanya kepastian hukum tersebut tentunya sangat membantu banyaknya persoalan dukum dalam kehidupan sehari-hari.

KESIMPULAN

1. Kesalahan sistem operasi bisa terjadi karena dua hal, yakni *overmacht* dan kesalahan. *Overmacht* tidak hanya disebabkan oleh alam, gangguan sistem atau kegagalan teknologi yang tak terduga termasuk perluasan *overmacht*. Selain adanya kegagalan teknologi dalam sistem persinyalan yang menyebabkan kecelakaan, Penulis juga menyimpulkan bahwa kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh adanya kelalaian dari pihak penyelenggara sarana, karena tidak ada adanya pengecekan dan konfirmasi keberangkatan dari PPKA selaku petugas yang bertanggung jawab untuk mengelola keberangkatan, kedatangan, dan lintasan kereta api sesuai jadwal yang telah ditentukan. Peristiwa hukum (kegagalan teknologi tidak terduga) di atas menimbulkan akibat hukum (kecelakaan kereta) yang melibatkan konsekuensi hukum perdata yang mencakup

tanggung jawab atas kerugian materil maupun immateril. Ganti kerugian tersebut diberikan kepada ahli waris.

2. Atas peristiwa kecelakaan tersebut penyelenggara sarana harus memberikan pertanggungjawaban yuridis secara perdata, yakni dalam bentuk pemberian santunan dan pencairan asuransi kecelakaan. Penghitungan besaran dana santunan diatur dalam PMK/15/2017. Dalam penerapannya Pasal 157 UU Perkeretaapian memang memberikan kepastian hukum kepada para korban kecelakaan meskipun penulis merasa pembagian santunan tersebut cukup kurang adil. Terjadi perbedaan nominal antara Masinis dan Asisten Masinis, dan tidak ada ketentuan di UU Perkeretaapian yang mengatur ketentuan besaran santunan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Laporan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian Tabrakan Antara KA 350 CL Bandung Raya Dengan KA 65A Turangga Di KM 181+700 Petak Jalan Cicalengka-Haurpugur, Daop 2 Bandung 5 Januari 2024.

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api.

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2017 Tentang Besar Santunan Dan Iuran Wajib Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum Di Darat, Sungai/Danau, Feri/Penyeberangan, Laut, Dan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2018 Tentang Persyaratan Teknis Peralatan Persinyalan Perkeretaapian.

Jurnal/Website

Fernando Sakti Toding Rompas, Karel Y. Umboh, Wilda Assa, "Tanggung Jawab Penyelenggara Prasarana Perkretaapian Atas Kerugian Sebagai Akibat Kecelakaan", Lex Privatum, 2021.

Alicia Diahwahyuningtyas, Rizal Setyo Nugroho, Kompas.com https://www.kompas.com/tren/read/2024/01/06/173000865/ini-besaran-santunan-korban-kecelakaan-kereta-ka-turangga-bandung-raya?page=all#:~:text=Editor&text=KOMPAS.com