

4. **Pasal 28G Undang-Undang Dasar 1945**, yang menegaskan tentang perlindungan terhadap hak asasi manusia, termasuk hak untuk hidup dan keamanan pribadi.

B. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder mencakup penjelasan atau panduan tentang bahan hukum utama, seperti buku-buku yang membahas topik tertentu, kamus hukum, situs website resmi, Kamus Besar Bahasa Indonesia, ensiklopedia, dan berbagai publikasi cetak yang relevan dengan masalah hukum.

C. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah sumber-sumber yang memberikan panduan, arahan, serta pemahaman dan penjelasan tentang bahan hukum utama dan pendukung. Contohnya termasuk kamus hukum, ensiklopedia, media cetak, majalah, dan berbagai sumber lain yang relevan dalam konteks hukum.

2.3. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan studi dalam hukum penelitian ini mengacu pada studi dokumen atau yang dikenal juga sebagai studi kepustakaan. Jenis dokumen yang dijadikan sumber informasi meliputi peraturan hukum, keputusan pengadilan, laporan-laporan hukum, jurnal-jurnal dari dalam dan luar negeri, serta dokumen-dokumen hukum lain yang sesuai dengan subjek yang dibahas dalam penulisan akademis ini. Tujuan dari pengumpulan bahan hukum ini adalah untuk memperoleh dasar yang kuat dan komprehensif dalam mengkaji permasalahan hukum yang menjadi fokus penelitian.

2.4. Teknik Analisis Bahan Hukum

Setelah mengumpulkan dokumen-dokumen hukum, langkah selanjutnya adalah menganalisisnya secara mendalam. Analisis dokumen-dokumen hukum dilakukan secara kualitatif, di mana semua data yang telah dikumpulkan dievaluasi dengan cermat. Proses ini mencakup penyusunan data secara terstruktur, sistematis, dan logis untuk menghasilkan informasi yang jelas dan tidak ambigu. Analisis dilakukan dengan tujuan untuk memahami implikasi hukum dari data yang ada, serta untuk mencegah kesalahan pemahaman yang bisa mempengaruhi hasil penelitian. Hasil analisis ini diharapkan dapat disajikan dengan cara yang efektif, sehingga mudah dipahami oleh pembaca dan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pemecahan masalah hukum yang dikaji dalam skripsi

BAB III

PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

Berdasarkan latar belakang tersebut, hak dan tanggung jawab para pihak dapat 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 mengancamkan 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 pelintasan 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.

Namun, 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 tersedia. apabila masinis tersebut terbukti melakukan kelalaian dengan 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"*.

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.

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.

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 kereta api tidak memikul tanggung jawab atas kerugian, cedera atau kematian penumpang yang bukan disebabkan oleh operasional angkutan kereta api .

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.

Batas waktu untuk memberikan ganti rugi, biaya pengobatan, atau santunan adalah maksimal satu bulan setelah kejadian, dan pengguna layanan atau keluarga korban penumpang yang mengalami kerugian atau cedera, atau kematian harus memberitahukan kejadian tersebut kepada pengelola fasilitas kereta api dalam waktu dua belas jam sejak kejadian terjadi.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Penelitian ini menghasilkan kesimpulan berikut ini :

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 penjaga perlintasan. Tugas petugas penjaga perlintasan adalah untuk memastikan keamanan jalur kereta api dengan memberikan isyarat yang 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 kereta api tidak akan menanggung konsekuensi dari kecelakaan atau kerugian yang terjadi di luar pengoperasian angkutan kereta api, misalnya kejadian yang disebabkan oleh 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.