

PENYIDIKAN TERHADAP TERJADINYA KECELAKAAN  
KERETA API RENGGANIS YANG MENGAKIBATKAN  
ORANG LAIN LUKA-LUKA  
(DI WILAYAH JEMBER TAHUN 2001)

**SKRIPSI**



MILITARY OPT Perpustakaan  
UNIVERSITAS JEMBER

Ditujukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi  
syarat - syarat untuk menyelesaikan program  
studi Ilmu Hukum (SI) dan mencapai  
Gelar Sarjana Hukum

Aksi	IF-101	Kelas	3B5
Terima	Tgl. 20 NOV 2001		HAR
No. Induk			P
Oleh		Idaw	C-1

*Andi Sapto Haryoko*

NIM. 980710101204

**MOTTO:**

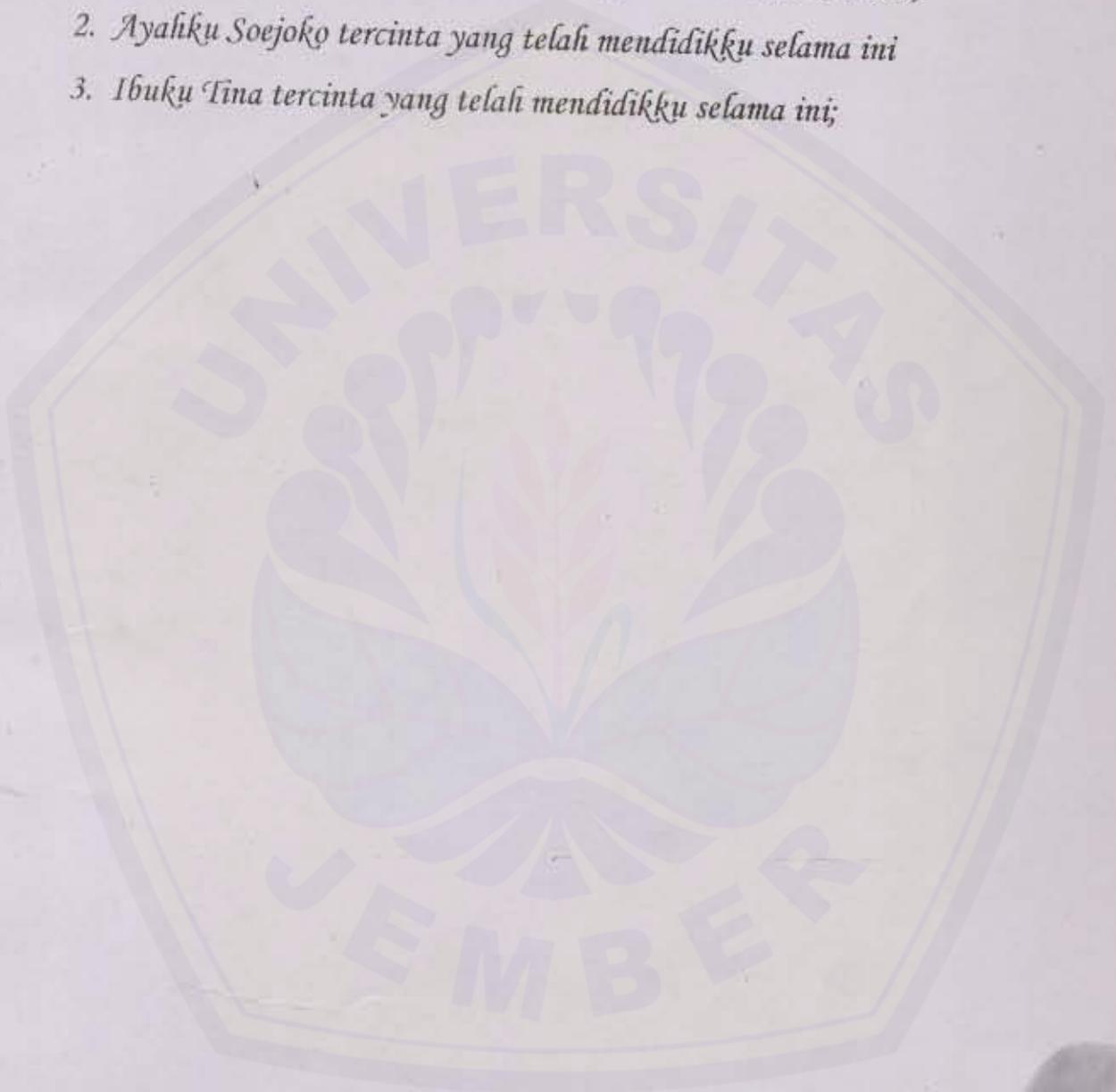
..... Barang siapa yang mengerjakan kesalahan atau dosa, kemudian dituduhkannya kepada orang lain yang tidak berdosa (bersalah), maka itu sesungguhnya telah berbuat kebohongan dan dosa yang nyata. (Q.S. An Nisa', 112).

---

*Terjemahan Penerbit Al Fallah, halaman 315*

*Skripsi ini kupersembahkan Kepada:*

- 1. Almamaterku tercinta Fakultas Hukum Universitas Jember;*
- 2. Ayahku Soejoko tercinta yang telah mendidikku selama ini*
- 3. Ibuku Tina tercinta yang telah mendidikku selama ini;*



PERSETUJUAN

Dipertahankan di hadapan Panitia Penguji pada:

Hari : Senin

Tanggal : 29

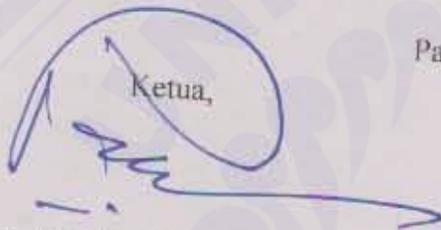
Bulan : Juli

Tahun : 2002

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum  
Universitas Jember

Panitia Penguji

Ketua,



Drs. Abintoro Prakoso, S.H., M.S.  
NIP. 130 355 246

Anggota Panitia Penguji

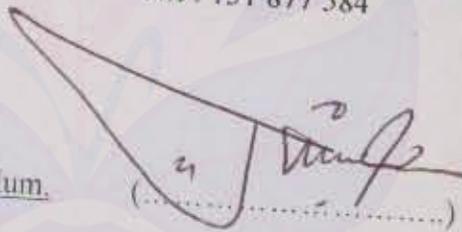
1. Multazaam Muntahaa, S.H., M.Hum.  
NIP. 130 781 338

2. Samsudi, S.H.  
NIP. 131 577 298

Sekretaris,



Fanny Tanuwijaya, S.H., M.Hum.  
NIP. 131 877 584



(.....)



(.....)

PENGESAHAN

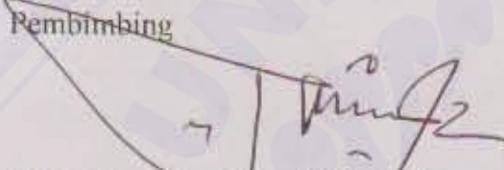
Skripsi ini dengan Judul:

**PENYIDIKAN TERHADAP TERJADINYA KECELAKAAN  
KERETA API RENGGANIS YANG MENGAKIBATKAN  
ORANG LAIN LUKA-LIKA (DI WILAYAH JEMBER  
TAHUN 2001).**

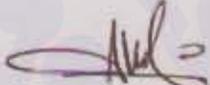
Oleh:

Andi Sapto Haryoko  
NIM. 980710101204

Pembimbing

  
Multazaam Muntaha, S.H., M.Hum.  
NIP. 130 781 338

Pembantu Pembimbing

  
Samsudi, S.H.  
NIP. 131 577 298

Mengesahkan

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL R.I.  
UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM  
DEKAN



  
Kopong Paron Pius, S.H., S.U.  
NIP. 130 808 985

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena hanya dengan limpahan Rachmat dan berkah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sampai dengan dipertahankan di depan panitia penguji.

Penulisan skripsi ini untuk memenuhi salah satu kewajiban diantara beberapa kewajiban yang harus penulis penuhi sebagai syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan sebagai Sarjana Hukum.

Penulis tidak lupa menyampaikan terima kasih atas semua bantuan yang diberikan dalam menyelesaikan skripsi ini, kepada:

1. Bapak Soewondho, S.H.,M.S., (alm) selaku Dekan Fakultas Hukum pada saat itu;
2. Bapak Kopong Paron Pius, S.H., S.U., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember;
3. Ibu Hj. Liliek Istiqomah, S.H., selaku Dosen Wali;
4. Bapak Echwan Iriyanto, S.H., selaku Ketua Jurusan Hukum Pidana;
5. Bapak Multazaam Muntahaa, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembimbing dalam penyusunan skripsi ini;
6. Bapak Samsudi, S.H. selaku Dosen Pembantu Pembimbing dalam penyusunan skripsi ini;
7. Bapak Drs. Abintoro Prakoso, S.H., M.S., selaku Ketua Panitia Ujian yang telah meluangkan waktu untuk melakukan ujian pendadaran bagi penulis dalam mempertahankan skripsi ini;
8. Ibu Fanny Tanuwijaya, S.H., M.Hum., selaku Sekretaris Panitia Ujian yang telah meluangkan waktu untuk melakukan ujian pendadaran bagi penulis dalam mempertahankan skripsi ini;
9. Bapak Drs. Saiful Echwan, selaku Kepala Dacrah Operasi IX Jember P.T. Kereta Api (Persero), yang telah membantu di dalam memberikan tempat untuk konsultasi;

10. Bapak Ismail, selaku Kepala Sub Seksi SDM Daerah Operasi IX Jember beserta para staf yang telah memberikan waktu dan kesempatan kepada penulis untuk berkonsultasi guna menyelesaikan skripsi ini;
11. Kakak-kakakku Dodi, Nani, Yeri, Yeni;
12. Seseorang yang sangat kucintai dan kusayangi, Wiwik Indahyani yang telah memberiku semangat selama ini;
13. Saudaraku, Adnan Buyung Nasution, Rina Hariyanti, Ika Puspita Hapsari yang telah memberiku dukungan;
14. Para sahabatku Amir, Didik, Yeni, Yayuk, Hana, Joko, Deddy, Kiswana, Silvi yang telah membantuku;
15. Serta teman-teman dekatku yang tidak dapat disebutkan satu persatu;

Penulis sadar apa yang tertulis dalam skripsi ini jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan adalah kodrat dari manusia. Oleh karena itu saran dan kritik, penulis harapkan untuk kesempurnaan penulisan skripsi ini dan semoga bermanfaat bagi pembacanya.

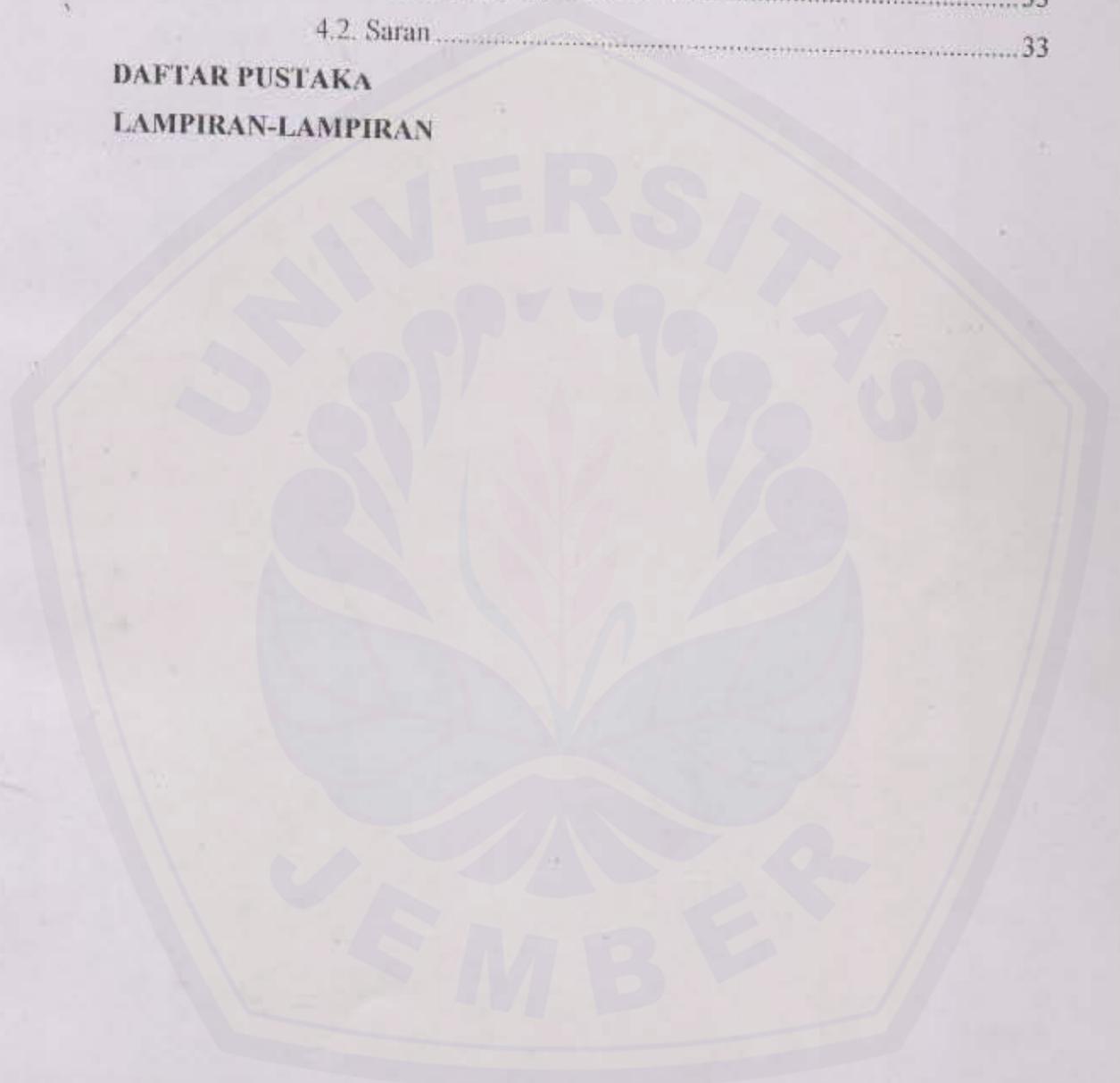
Jember, Juni 2002

Penulis

DAFTAR ISI

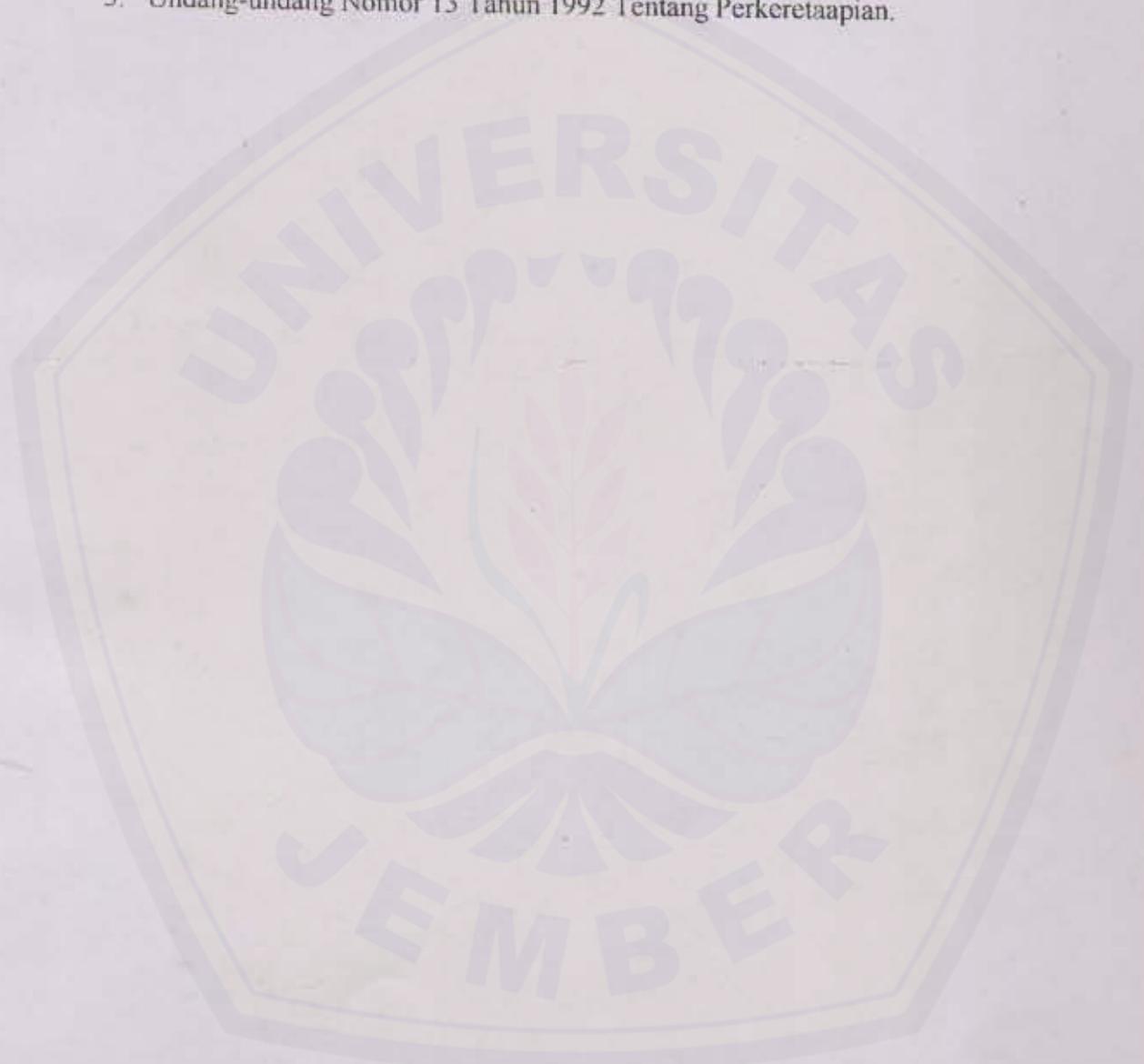
	<b>Halaman</b>
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN MOTTO .....	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	iii
HALAMAN PENGAJUAN .....	iv
HALAMAN PENGESAHAN .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
RINGKASAN .....	xii
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Tujuan Penulisan .....	3
1.3. Rumusan Masalah .....	4
1.4. Metode Penulisan .....	4
<b>BAB II : FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI</b>	
2.1. Fakta Tentang Terjadinya Kecelakaan Kereta Api yang Mengakibatkan Orang Lain Luka-luka (di Wilayah Jember) .....	7
2.2. Dasar Hukum .....	12
2.3. Landasan Teori .....	13
2.3.1. Sebab-sebab Terjadinya Kecelakaan Kereta Api .....	13
2.3.2. Penyidikan yang Dilakukan Oleh Penyidik Kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Terhadap Terjadinya Kecelakaan Kereta Api .....	16
<b>BAB III : PEMBAHASAN</b>	
3.1. Penyebab Kecelakaan Kereta Api yang Mengakibatkan Orang Lain Luka-luka (di Wilayah Jember) .....	21

3.2. Peranan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di dalam Menangani Peristiwa Terjadinya Kecelakaan Kereta Api yang Mengakibatkan Orang Lain Luka-luka.....	26
3.3. Kajian.....	29
<b>BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
4.1. Kesimpulan.....	33
4.2. Saran.....	33
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	



**DAFTAR LAMPIRAN**

1. Surat Pengantar dari Fakultas,
2. Surat Jawaban Persetujuan dari P.T. Kereta Api (Persero)
3. Daftar Pertanyaan dan Jawaban,
4. Surat keterangan penghentian penyidikan,
5. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian.



## RINGKASAN

Menggunakan jasa angkutan darat khususnya dengan kereta api adalah sangat diminati banyak orang. Hal ini wajar terjadi karena selain tergolong relatif lebih murah, daya angkut yang cukup banyak, menggunakan kereta api masih dinilai relatif lebih aman. Pihak penyelenggara angkutan dengan kereta api dalam hal ini adalah P.T. Kereta Api (Persero) mengusahakan bahwa perjalanan kereta api selamat sampai di tujuan. Anggapan masyarakat bahwa kereta api relatif lebih aman jika dibandingkan dengan angkutan darat lainnya sedikit berkurang, hal ini dikarenakan fakta yang berkembang pada akhir-akhir ini adalah menunjukkan lain. Selama kurun waktu satu tahun telah terjadi kecelakaan kereta api lebih dari lima kali. Suatu angka yang tidak sedikit dalam terjadinya kecelakaan kereta api. Karena apabila terjadi kecelakaan kereta api pasti mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi P.T. Kereta Api (Persero) juga masyarakat banyak. Sehingga perlu kiranya untuk mengangkat hal tersebut ke dalam penulisan karya ilmiah yang berhubungan dengan tugas akhir.

Penulisan karya ilmiah ini secara umum bertujuan untuk menambah kepustakaan di bidang ilmu hukum, khususnya hukum pidana dan hukum pengangkutan. Hal lainnya adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan, tentang hukum perkeretaapian. Selain itu yang bersifat akademis, yaitu memenuhi serta melengkapi sebagian syarat-syarat guna mencapai gelar sarjana hukum. Secara lebih khusus, tujuan penulisan ini sesuai uraian di atas adalah untuk mengetahui mengapa sampai bisa terjadi kecelakaan kereta api dan bagaimana peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam menangani terjadinya kecelakaan kereta api tersebut.

Selanjutnya perlu dirumuskan suatu permasalahan sehingga penelitian bisa lebih terfokus pada sasaran yaitu, apa yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api yang mengakibatkan orang lain luka-luka serta bagaimanakah peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam menangani kasus terjadinya kecelakaan kereta api tersebut.

## RINGKASAN

Menggunakan jasa angkutan darat khususnya dengan kereta api adalah sangat diminati banyak orang. Hal ini wajar terjadi karena selain tergolong relatif lebih murah, daya angkut yang cukup banyak, menggunakan kereta api masih dinilai relatif lebih aman. Pihak penyelenggara angkutan dengan kereta api dalam hal ini adalah P.T. Kereta Api (Persero) mengusahakan bahwa perjalanan kereta api selamat sampai di tujuan. Anggapan masyarakat bahwa kereta api relatif lebih aman jika dibandingkan dengan angkutan darat lainnya sedikit berkurang, hal ini dikarenakan fakta yang berkembang pada akhir-akhir ini adalah menunjukkan lain. Selama kurun waktu satu tahun telah terjadi kecelakaan kereta api lebih dari lima kali. Suatu angka yang tidak sedikit dalam terjadinya kecelakaan kereta api. Karena apabila terjadi kecelakaan kereta api pasti mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi P.T. Kereta Api (Persero) juga masyarakat banyak. Sehingga perlu kiranya untuk mengangkat hal tersebut ke dalam penulisan karya ilmiah yang berhubungan dengan tugas akhir.

Penulisan karya ilmiah ini secara umum bertujuan untuk menambah kepustakaan di bidang ilmu hukum, khususnya hukum pidana dan hukum pengangkutan. Hal lainnya adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan, tentang hukum perkeretaapian. Selain itu yang bersifat akademis, yaitu memenuhi serta melengkapi sebagian syarat-syarat guna mencapai gelar sarjana hukum. Secara lebih khusus, tujuan penulisan ini sesuai uraian di atas adalah untuk mengetahui mengapa sampai bisa terjadi kecelakaan kereta api dan bagaimana peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam menangani terjadinya kecelakaan kereta api tersebut.

Selanjutnya perlu dirumuskan suatu permasalahan sehingga penelitian bisa lebih terfokus pada sasaran yaitu, apa yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api yang mengakibatkan orang lain luka-luka serta bagaimanakah peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam menangani kasus terjadinya kecelakaan kereta api tersebut.

Suatu penulisan karya ilmiah agar supaya dapat dikatakan ilmiah apabila telah memenuhi syarat-syarat atau metode yang digunakan. Metode itu dilakukan dengan cara bagaimana pendekatan masalah yaitu yuridis normatif, mencari sumber data, melalui prosedur pengumpulan data dan akhirnya menganalisa data.

Penulisan karya ilmiah ini tidak sekedar penulisan biasa, melainkan adanya fakta mengenai terjadinya kecelakaan kereta api, yaitu peristiwa pada tanggal 25 Desember tahun 2001, tergulingnya rangkaian akhir Kereta Api Rengganis (KA 262) jurusan Banyuwangi-Malang di perlintasan antara Stasiun Ledokombo dengan Stasiun Kalisat. Adanya dasar hukum yang dipakai dan landasan teori yang dijadikan dasar untuk pembahasan.

Bertitik tolak dari adanya fakta, dasar hukum Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, Kitab Undang-undang Hukum Pidana, Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana, berbagai peraturan Reglemen 19 jilid I, II, III dan IV tahun 1999 serta landasan teori, dilakukan pembahasan apa yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api dan peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam menangani kasus terjadinya kecelakaan Kereta Api Rengganis tersebut. Dari pembahasan perlu dikaji terhadap kecocokan hasil penelitian atau analisis dengan dasar teori yang digunakan.

Selanjutnya dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa yang menjadi penyebab kecelakaan kereta api adalah faktor kesalahan manusia dan kesalahan teknis. Sedangkan peranan penyidik pegawai negeri sipil sama halnya dengan penyidik kepolisian, bisa menghentikan penyidikan apabila di dalam peristiwa tersebut tidak ada unsur tindak pidana.

Maka disarankan setiap penyidikan atau penghentian penyidikan, polisi sebagai penyidik tunggal harus mengeluarkan surat penyidikan atau penghentian penyidikan.

BAB I  
PENDAHULUAN



Milik UPT Perpustakaan  
UNIVERSITAS JEMBER

**1.1. Latar Belakang.**

Pengangkutan atau transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian. Hal ini tercermin pada mobilitas seluruh sektor dan wilayah, atau dengan kata lain, pentingnya transportasi dapat dilihat dari semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri.

Transportasi mempunyai peranan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi umum belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Peranan transportasi yang begitu penting, maka transportasi harus ditata di dalam suatu sistem nasional secara terpadu, dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Perkeretaapian adalah salah satu model transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik barang maupun penumpang secara masal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan model transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota.

Penyelenggaraan perkeretaapian mulai perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, pemeliharaan dan pengoperasiannya perlu diatur sebaik-baiknya, sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar model transportasi yang pada akhirnya mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan/ atau barang secara aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Definisi Pengangkutan menurut H.M.N. Poerwosutjipto (1981) bahwa:

“pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedang pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan”.

Jika dilihat dari definisi tersebut terdapat aspek-aspek di dalam pengangkutan. Khususnya berkaitan dengan pengangkutan dengan kereta api yaitu sebagai berikut:

1. Pelaku, yaitu orang yang melakukan pengangkutan. Pelaku ini ada yang berupa badan usaha, seperti perusahaan pengangkutan, dan ada pula yang berupa manusia pribadi. Penyelenggara bagi angkutan dengan kereta api adalah badan usaha milik negara, P.T. Kereta Api (Persero).
2. Alat pengangkutan, yaitu alat yang digunakan untuk menyelenggarakan pengangkutan. Alat ini digerakkan secara mekanik dan memenuhi syarat undang-undang tentang perkeretaapian.
3. Barang atau penumpang, yaitu muatan yang diangkut. Barang di dalam undang-undang termasuk juga hewan.
4. Perbuatan, yaitu kegiatan mengangkut barang dan/ atau orang sejak pemuatan sampai dengan penurunan di tempat tujuan yang ditentukan.
5. Fungsi pengangkutan, yaitu meningkatkan kegunaan dan nilai barang atau penumpang.
6. Tujuan pengangkutan, yaitu sampai atau tiba di tempat tujuan yang ditentukan dengan selamat, biaya pengangkutan lunas.

Pada point yang terakhir disebutkan sampai di tujuan dengan selamat. Jika pengangkutan itu tidak selamat dapat diartikan sebagai berikut:

1. Pengangkutan barang tidak selamat apabila barang tersebut tidak ada atau musnah sama sekali, barangnya ada tetapi rusak, sebagian atau seluruhnya.
2. Pengangkutan orang tidak selamat apabila mengakibatkan orang meninggal atau luka-luka, cacat sementara/ tetap karena suatu kejadian.

Maka menyelenggarakan pengangkutan khususnya dengan kereta api harus dengan selamat, yang berarti kereta api selamat, penumpang dan/ atau barang selamat dan awak kereta api selamat.

Namun pada tahun-tahun terakhir ini sering terjadi kecelakaan kereta api yang mengakibatkan korban jiwa dan materi yang tidak sedikit. Keinginan pengguna jasa angkutan kereta api yang nyaman dan aman masihkah bisa terpenuhi. Seperti yang sudah disampaikan di atas, terdapat banyak aspek di dalam pengangkutan itu. Jika terjadi suatu kecelakaan maka yang harus dikaji adalah aspek-aspek di dalam hukum pengangkutan itu sendiri.

Selama kurun waktu dua tahun terakhir ini sudah tercatat beberapa kali terjadi kecelakaan kereta api. Penyebab itu lebih mengarah pada *human error* atau kesalahan manusia. Namun jika dikaji lebih mendalam, kecelakaan yang terjadi tidak hanya akibat *human error*, melainkan ada faktor-faktor lain yang perlu kita perhatikan. Atas dasar itulah maka penulis mengambil tema judul tentang **PENYIDIKAN TERHADAP TERJADINYA KECELAKAAN KERETA API RENGGANIS YANG MENGAKIBATKAN ORANG LAIN LUKA-LUKA (DI WILAYAH JEMBER TAHUN 2001).**

## 1.2. Tujuan Penulisan.

### 1.2.1. Tujuan Umum.

Tujuan umum yang hendak dicapai dalam penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menambah kepustakaan di bidang ilmu hukum, khususnya hukum pidana dan hukum pengangkutan.
2. Untuk kepentingan ilmu pengetahuan, khususnya bidang hukum tentang perkeretaapian.
3. Merupakan tujuan yang bersifat akademis, yaitu memenuhi serta melengkapi sebagian syarat-syarat guna mencapai gelar sarjana hukum.

### 1.2.2. Tujuan khusus.

Sedangkan tujuan khusus yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah untuk:

1. Mengetahui di dalam operasi kereta api mengapa bisa terjadi kecelakaan kereta.
2. Mengetahui apa peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam menangani terjadinya kecelakaan kereta api.

### 1.3. Rumusan Masalah.

Dari uraian latar belakang yang telah disampaikan terlebih dahulu maka dapat dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

1. Apa yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api yang mengakibatkan orang lain luka-luka?
2. Bagaimana peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam menangani terjadinya kecelakaan kereta api yang mengakibatkan orang lain luka-luka?

### 1.4. Metode Penulisan.

Suatu penulisan agar dapat dikatakan sebagai ilmiah apabila telah memenuhi syarat-syarat lain yaitu adanya suatu metode-metode. Metode adalah suatu cara tertentu baik dalam penyusunannya maupun dalam menganalisa data, serta pengambilan data.

Metode adalah merupakan cara utama yang dipergunakan untuk mencapai tujuan, misalnya untuk menguji serangkaian hipotesa dengan mempergunakan tehnik, serta alat-alat tertentu.

#### 1.4.1. Pendekatan Masalah.

Pendekatan masalah secara yuridis normatif, mengingat permasalahan yang diteliti adalah mengenai hubungan faktor normatif terhadap faktor yuridis. Faktor normatif meliputi penelitian hukum yang mempergunakan data skunder sebagai sumbernya, yaitu data yang diperoleh dari instansi mengenai dokumen-dokumen dan arsip-arsip yang mempunyai hubungan dengan permasalahan

Faktor yuridisnya adalah hukum pengangkutan dikaitkan dengan hukum pidana. Pendekatan masalah terhadap penelitian dilaksanakan sebagai berikut:

1. Penelitian Kepustakaan (*library research*).

Yaitu membaca buku literatur yang erat kaitannya dengan judul skripsi, juga termasuk di dalamnya undang-undang yang dapat dipakai sebagai dasar kajian teoritis untuk membahas dan memecahkan masalah.

2. Penelitian Lapangan.

Adalah suatu penelitian yang dilakukan dengan cara terjun langsung ke lapangan, untuk mengumpulkan informasi dan data-data yang aktual dan akurat mengenai fakta-fakta yang diperlukan, yang selanjutnya dikembangkan dan diuji kebenarannya secara ilmiah.

#### 1.4.2. Sumber Data.

Data-data yang dipergunakan di dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

##### 1.4.2.1. Sumber Data Primer.

Adalah sumber data yang diperoleh secara langsung dari keterangan-keterangan dan penjelasan-penjelasan dari pejabat yang berwenang.

##### 1.4.2.2. Sumber Data Skunder.

Adalah sumber data yang berupa tulisan yang secara langsung berkaitan erat dengan materi skripsi, yang meliputi:

1. Undang-undang dan peraturan-peraturan lain yang mengatur dan berhubungan erat dengan judul skripsi.
2. Berbagai literatur, media massa, termasuk media tulis dan sejenisnya, langsung maupun tidak langsung dapat dijadikan penunjang materi skripsi ini, secara umum dapat dijadikan sebagai landasan teori.

#### 1.4.3. Prosedur Pengumpulan Data.

Langkah-langkah yang ditempuh oleh penyusun untuk memperoleh dan mengumpulkan data adalah sebagai berikut:

#### 1.4.3.1. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan dengan penelitian kepustakaan dengan mempelajari dan menelaah berbagai uraian dan berbagai peraturan yang berlaku. Kemudian akan dibandingkan antara teori-teori yang telah ada sebelumnya dengan kenyataan yang terjadi sehingga dapat diambil suatu kesimpulan yang dapat dipertanggungjawabkan.

#### 1.4.3.2. Interview

Untuk memperoleh data yang akurat, maka dalam penulisan skripsi ini, penyusun telah terjun langsung ke lapangan dan mengadakan wawancara langsung pihak yang berkaitan dengan pembahasan pokok permasalahan dalam materi skripsi ini. Wawancara atau interview, yaitu mencakup cara yang dipergunakan untuk tujuan atau tugas tertentu, untuk mendapatkan keterangan secara lisan dari responden, dengan cara bercakap-cakap berhadapan muka dengan orang itu.

#### 1.4.4. Analisis Data.

Analisa data yang dipergunakan dalam skripsi ini adalah metode diskriptif. Metode diskriptif yaitu metode untuk memberikan gambaran dari data yang diperoleh dari perpustakaan atau cara pendekatan melalui interview dan sebagainya, untuk menganalisa dan mengklasifikasi suatu masalah dan selanjutnya memecahkannya.

## BAB II

### FAKTA, DASAR HUKUM DAN LANDASAN TEORI

#### 2.1. Fakta Tentang Terjadinya Kecelakaan Kereta Api yang Menyebabkan Orang Lain Luka-luka (di Wilayah Jember).

Fakta yang terjadi adalah peristiwa KA 262 (Kereta Api Rengganis Banyuwangi-Malang) rangkaian akhir K3. 64606 anjlok atau lepas dan terlempar keluar rel di Km 6+3/4 antara Stasiun Ledokombo dengan Stasiun Kalisat tanggal 25 Desember 2001 pukul 07.30 WIB, lebih jelas dapat diterangkan sebagai berikut:

Bahwa seperti biasa pukul 04.50 telah siap satu rangkaian Kereta Api Rengganis jurusan Malang di jalur (*spoor*) satu Stasiun Banyuwangi Baru, yaitu stasiun awal pemberangkatan.

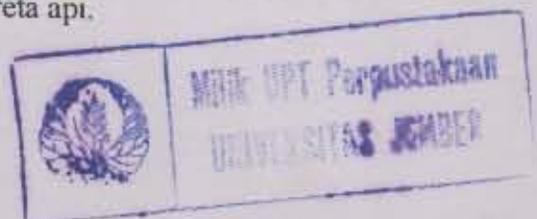
Susunan rangkaian adalah enam buah kereta kelas ekonomi (K3) sebagai berikut:

1. K3.1 nomor kereta K3 65528,
2. K3.2 nomor kereta K3 65526,
3. K3.3 nomor kereta K3 86501,
4. K3.4 nomor kereta K3 65463,
5. K3.5 nomor kereta KP3 65404,
6. K3.6 nomor kereta K3 64606.

Rangkaian tersebut ditarik oleh satu buah lokomotif dengan nomor BB 301 18.

Pada saat itu pegawai yang berdinias adalah:

1. Mawardi, 48 tahun, Ptd/ TI, Nipp 27281, adalah masinis Dipo Lokomotif Banyuwangi yang pada hari itu bertindak sebagai masinis KA 262.
2. Moch. Iman Friyanto, 27 tahun, Ptd I/ TI, Nipp 44156, adalah asisten masinis Dipo Lokomotif Banyuwangi yang pada hari itu bertindak sebagai asisten masinis KA 262.
3. Ngadi, 51 tahun, Ptd/ TI, Nipp 19753, adalah R AC (*runner ac*) KA 262. R ac adalah teknisi bidang kelistrikan rangkaian kereta api.



4. Sutjipto, 48 tahun, Ptd I/ LI, Nipp 25344, adalah KP atau kondektur pemimpin KA 262.
5. Quma'at, 33 tahun, Jr/ Tr, Nipp 44231, adalah Plka (pelayan kereta api) KA 262.

Tepat pukul 05.00 WIB menurut T 100, KA 262 diberangkatkan oleh PPKA (pemimpin perjalanan kereta api). Selanjutnya dari spoor I dengan semboyan 5 aman, semboyan 40 dan semboyan 41 yang mengizinkan masinis untuk menjalankan atau memberangkatkan kereta api. Kondisi KA mulai lokomotif sampai dengan rangkaian dirasa cukup baik sehingga KA berjalan dengan batas kecepatan maksimum yaitu 75 Km/ jam, menuju stasiun depan (Stasiun Argopuro). Menurut T 100, KA 262 berjalan langsung dan lepas Stasiun Argopuro pukul 05.07, tetapi kenyataan lepas Stasiun Argopuro pukul 05.08 sehingga mengalami kelambatan satu menit. Di Stasiun Argopuro bersilang dengan KA 125 (Kereta Api Ekspres Malam Mutiara Timur, Surabaya-Banyuwangi).

Stasiun selanjutnya adalah Stasiun Karangasem. Menurut T 100 datang pukul 05.14, tapi kenyataannya datang pukul 05.15. Berangkat seharusnya pukul 05.16 tapi berangkat pukul 05.17, jadi mengalami kelambatan masih satu menit.

Sampai di Stasiun Rogojampi menurut T 100 datang pukul 05.28 dan berangkat pukul 05.30, kenyataannya adalah datang tepat sehingga tidak mengalami kelambatan.

Kemudian stasiun selanjutnya adalah Stasiun Singojuruh. Menurut T 100 berjalan langsung dan lepas dari Stasiun Singojuruh pukul 05.36, tapi kenyataannya lepas aman pukul 05.39, sehingga mengalami kelambatan 3 menit.

Stasiun pemberhentian selanjutnya adalah Stasiun Temuguruh. Menurut T 100 datang pukul 05.41 dan berangkat pukul 05.42. Kenyataannya datang pukul 05.44 dan berangkat pukul 05.45 sehingga mengalami kelambatan masih 3 menit.

Menurut T 100 stasiun selanjutnya adalah Stasiun Kalisetail, datang pukul 05.51 dan berangkat 05.53, kenyataannya datang pukul 05.57, terlambat 6 menit dan berangkat pukul 06.00 sehingga kelambatan bertambah menjadi 7 menit.

Perjalanan KA 262 sampai di Stasiun Sumberwadung. Menurut T 100 datang pukul 05.59 dan berangkat pukul 06.00. Kenyataannya datang pukul 06.07 terlambat 8 menit. Lalu berangkat pukul 06.09 sehingga mengalami kelambatan 9 menit. Penambahan kelambatan di Stasiun Sumberwadung adalah dikarenakan naik turunnya penumpang yang begitu banyak.

Stasiun berikutnya adalah Stasiun Glenmore. Menurut T 100 datang tepat pukul 06.08 dan berangkat tepat pukul 06.09, kenyataan yang terjadi datang pukul 06.18 sehingga datang terlambat 10 menit kemudian berangkat pukul 06.20 sehingga kelambatan menjadi 11 menit. Penambahan kelambatan di Stasiun Glenmore juga dikarenakan naik turunnya penumpang yang begitu padat.

Stasiun pemberhentian selanjutnya adalah Stasiun Kalibaru. Menurut T 100 di Stasiun Kalibaru datang tepat pukul 06.18 dan berangkat tepat pukul 06.21, kenyataan yang terjadi adalah KA 262 datang pukul 06.30 mengalami kelambatan 12 menit dan berangkat pukul 06.34 mengalami kelambatan menjadi 13 menit. Penambahan kelambatan di Stasiun Kalibaru dikarenakan naik turunnya penumpang yang begitu banyak. Selanjutnya KA 262 berangkat lepas Stasiun Kalibaru dengan ketentuan batas kecepatan maksimum yang diperbolehkan adalah 65 Km/jam.

Menurut T 100 KA 262 melalui stasiun-stasiun yang berjalan langsung antara lain:

- a. Stasiun Mrawan, lepas Stasiun Mrawan seharusnya pukul 06.30, tapi lepas pukul 06.54 sehingga mengalami kelambatan 24 menit.
- b. Stasiun Garahan, berjalan langsung dan lepas Stasiun Garahan seharusnya pukul 06.41, tapi kenyataannya lepas pukul 07.13 sehingga kelambatan bertambah menjadi 32 menit.
- c. Stasiun Sempolan, berjalan langsung dan lepas Stasiun Sempolan seharusnya pukul 06.46 tapi kenyataannya lepas Stasiun Sempolan adalah pukul 07.17 sehingga kelambatannya menjadi 31 menit. Berkurangnya kelambatan ini dikarenakan lintasan yang dilalui menurun.

Sebelum KA 262 melintas di Stasiun Sempolan. PPKA Stasiun Sempolan meminta kepada PPKA Stasiun Ledokombo (stasiun berikutnya) untuk

mempersiapkan dan memeriksa spoor yang akan dilalui KA 262 dan memastikan aman. Kemudian PPKA Ledokombo menerima kabar dari PPKA Sempolan bahwa KA 262 lepas dari Stasiun Sempolan pukul 07.17. Selanjutnya PPKA Ledokombo yang saat itu bertugas adalah; Kodjin, 51 tahun, Pt I/ LI, Nipp 19335, meminta kepada PPKA Stasiun Kalisat yang waktu itu berdinias adalah Slamet S., Ptd I/ LI, Nipp 45923, untuk mempersiapkan dan memeriksa spoor yang akan dimasuki KA 262.

Selanjutnya PPKA Stasiun Ledokombo langsung menarik aman semboyan 5 (sinyal masuk Ledokombo pihak Sempolan)  $\pm$  pukul 07.21. Sekitar pukul 07.23 KA 262 melintas di Stasiun Ledokombo berjalan langsung. Setelah melewati wesel I (wesel atau percabangan lintasan rel kereta api terjauh yang akan dilewati KA tersebut), tiba-tiba PPKA Ledokombo melihat rangkaian kereta paling akhir berjalan oleng secara hebat dan mengeluarkan debu tebal. Melihat hal tersebut PPKA Ledokombo berusaha menghentikan KA 262 dengan menarik sinyal masuk Ledokombo pihak Kalisat, tapi KA 262 tidak berhenti.

Tindakan selanjutnya PPKA Ledokombo langsung menghubungi DK/ OC dengan memberitahukan perihal tersebut agar mengadakan hubungan dengan masinis KA 262. Tetapi DK/ OC memberitahukan bahwa lokomotif KA 262 BB 301 18 tidak ada radio loko.

Sekitar pukul 07.58 datang PJJ no. 12 yang ke PPKA Ledokombo memberitahukan bahwa rangkaian kereta terakhir KA 262 telah terguling di Km 6+300 antara Ledokombo dengan Kalisat lintas Banyuwangi-Surabaya. Kemudian hal ini dilaporkan PPKA kepada DK/ OC.

Dari hasil penelitian proses terjadinya peristiwa luar biasa tersebut adalah di dalam peristiwa ini faktor penyebabnya ialah karena as roda K3 64606 no.3 dari arah KA putus, PPKA Stasiun Ledokombo tidak berhasil menghentikan KA 262 dengan menggerakkan sinyal masuk Ledokombo pihak Kalisat.

As retak lama tidak diketahui karena tertutup oleh *pot bearing* akibat kelelahan beban. Kondisi penumpang padat, sehingga berpengaruh kepada daya dukung as, dan saat melewati wesel ada guncangan. Rangkaian KA 262 melintasi wesel paling akhir Stasiun Ledokombo di Km 6+200, rangkaian akhir K3 64606

roda truck belakang no.3 dari arah KA 262, karena guncangan wesel, as yang retak kemudian putus lalu anjlok lebih dahulu diikuti roda no.4 dan terseret. Sehingga pada saat KA 262 melintasi BH 29 (jembatan kecil nomor 29), roda yang terseret membentur fondasi BH 29 ujung sebelah Jember, akibatnya kereta meloncat, alat perangkai kereta terlepas, dan terlempar, terguling dan jatuh ke tubuh baan. Dengan kondisi tubuh baan yang begitu curam menyebabkan kereta merosot ke sawah. Rangkaian KA 262 yang lain berhenti 100 meter dari K3 64606 yang merosot karena selang *air break* putus yang menyebabkan kereta berhenti.

Akibat yang ditimbulkan oleh peristiwa tersebut adalah sebagai berikut:

1. Korban manusia, tercatat sekitar 45 orang penumpang dari kereta K3 64606 mengalami luka-luka ringan dan luka agak berat.
2. Terhadap perjalanan kereta api di lintasan Surabaya Banyuwangi atau sebaliknya dapat dijelaskan:
  - Terjadi rintang jalan mulai pukul 07.30 WIB sampai dengan pukul 17.07 WIB
  - Semua KA tidak dapat lewat dan penumpang kereta api yang melewati lintas tersebut *over stafen*
  - KA 271 (Kereta Api Blambangan) Probolinggo-Banyuwangi tertahan di Stasiun Kalisat
  - KA 176 (Kereta Api Cepat Sritanjung) Banyuwangi-Lempuyangan Yogyakarta tertahan di Stasiun Sempolan
  - KA 274 (Kereta Api Pandan Wangi) Banyuwangi-Jember tertahan di Stasiun Kalibaru
  - KA 265 (Kereta Api Cepat Rengganis) Malang-Banyuwangi tertahan di Stasiun Arjasa
  - KA 126 (Kereta Api Ekspres Siang Mutiara Timur) Banyuwangi-Surabaya tertahan di Stasiun Kalibaru
3. Kerusakan material yang dialami sebagai akibat peristiwa luar biasa tersebut adalah:
  - Dinas Traksi Kereta, kereta K3 64606 mengalami rusak ringan

- Dinas Jalan, Jembatan dan Bangunan,
  - a. 335 buah bantalan rel dari kayu rusak
  - b. 75 buah bantalan jembatan rusak
  - c. 90 meter kubik kricak turun dari badan rel
  - d. rel di tempat kejadian rusak
  - e. 5 unit BH (jembatan kecil) cacat

Tindakan yang diambil oleh pihak P.T. Kereta Api (Persero) secara cepat adalah menolong korban luka dibantu masyarakat setempat, dibawa ke Rumah Sakit Umum Daerah dr. Soebandi Jember, Puskesmas Ledokombo, Puskesmas Sumber Jambe dan Puskesmas Kalisat. Untuk penumpang yang selamat segera dipindahkan ke kereta lain. Serta segera membebaskan rintang jalan.

## 2.2. Dasar Hukum.

Penulisan skripsi ini menggunakan dasar hukum sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian,
  - a. pasal 36, tentang penyidik pegawai negeri sipil,
  - b. pasal 37, tentang ketentuan pidana terhadap perbuatan yang dapat membahayakan keselamatan kereta api,
  - c. pasal 38, tentang ketentuan pidana yang mengakibatkan rusaknya pintu perlintasan kereta api,
  - d. pasal 39, tentang ketentuan pidana terhadap perbuatan yang mengakibatkan pergeseran tanah di jalur kereta api,
  - e. pasal 40, tentang ketentuan pidana terhadap perbuatan yang mengakibatkan rusaknya sarana dan prasarana,
  - f. pasal 41, tentang perbuatan pelanggaran,
  - g. pasal 42, tentang ketentuan pidana terhadap perbuatan yang mengakibatkan matinya orang, luka berat atau cacat.
2. Kitab Undang-undang Hukum Pidana,
  - a. pasal 360, tentang kekhilafan yang menyebabkan orang luka berat,
  - b. pasal 361, tentang kekhilafan yang menyebabkan orang luka berat dalam menjalankan jabatan.

3. Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana,
  - a. pasal 6 Ayat (1) huruf b, tentang penyidik pegawai negeri sipil,
  - b. pasal 7, tentang wewenang penyidik,
  - c. pasal 109 Ayat (2) dan (3), tentang penghentian penyidikan.
4. Reglemen 19 Jilid I Tahun 1999 Tentang:
  - A. Peraturan Urusan Perjalanan Kereta Api dalam Waktu Siang
  - B. Peraturan Urusan Langsir
5. Reglemen 19 Jilid II Tahun 1999 Tentang Peraturan Urusan Perjalanan Kereta Api dalam Waktu Kerja Malam
6. Reglemen 19 Jilid III Tahun 1999 Tentang Peraturan Pergerakan Gerobak dan Lori di Waktu Luar Kerja
7. Reglemen 19 jilid IV Tahun 1999 Tentang:
  - A. Peraturan Kereta Api Kerja Siang
  - B. Peraturan Dresin dan Lori

### 2.3. Landasan Teori

#### 2.3.1. Sebab-sebab Terjadinya Kecelakaan Kereta Api.

Selama dalam sejarah perkeretaapian sudah tercatat berkali-kali terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian yang tidak sedikit. Setiap terjadi kecelakaan kereta api yang di dalam istilah perkeretaapian adalah PLH yaitu Peristiwa Luar Biasa, selalu diteliti apa yang menjadi sebab-sebabnya. Tentu saja maksud dan tujuan dari penelitian tersebut untuk menangani lebih lanjut dan menjaga kelak di kemudian hari tidak terjadi lagi kecelakaan yang dimaksud.

Secara garis besar sebab-sebab terjadinya kecelakaan kereta api dikarenakan oleh beberapa faktor antara lain sebagai berikut:

#### 1. Faktor manusia

Faktor manusia yang dimaksud adalah kesalahan manusia (*human error*) atau kelalaian manusia. Artinya petugas yang terlibat langsung atau tidak langsung, tidak menjalankan dengan sengaja atau lalai, berbagai peraturan yang sudah digariskan di dalam operasi kereta api. Operasi kereta api adalah

berjalannya kereta api sejak dari Stasiun Awal pemberangkatan hingga sampai pada Stasiun Tujuan akhir. Petugas yang terlibat dalam suatu operasi kereta api baik secara langsung adalah sebagai berikut:

- a. Masinis dan Asisten Masinis (juru api) / *stoker*.
  - Masinis adalah pengemudi lokomotif. Sedangkan asisten masinis adalah pembantu masinis yang harus bisa melayani masinis. Masinis dan asisten masinis bertanggungjawab atas lokomotif yang dijalankan beserta rangkaian kereta yang mereka bawa.
- b. Kondektur Perjalanan atau Kondektur Pemimpin.
  - Kondektur Perjalanan ialah seorang pegawai yang disertai pimpinan dan kekuasaan sepenuhnya atas kereta api di luar lingkungan stasiun. Selain itu juga mengontrol penumpang, kondektur bertanggungjawab atas jalannya kereta api di luar lingkungan stasiun.
- c. Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA).
  - Pemimpin Perjalanan Kereta Api adalah seorang pegawai di stasiun atau di pos yang tidak termasuk lingkungan salah satu stasiun, yang disertai tugas melakukan segala tindakan untuk menjamin keamanan dan ketertiban perjalanan kereta api dan segala sesuatu yang langsung bersangkutan dengan itu.
- d. Plka (Pelayan Kereta Api).

Pelayan kereta api adalah orang yang bertugas untuk melayani hal teknis kereta api, antara lain tugasnya adalah mengawasi tiap rangkaian sambungan selang *air break* roda, sepatu rem atau pengikat roda semboyan 21 yaitu tanda akhir rangkaian.
- e. Petugas teknisi lainnya seperti *runner AC*.

Adalah seseorang yang tugasnya berkaitan dengan tenaga listrik rangkaian kereta api tersebut seperti lampu, kipas angin atau AC.

Petugas tersebut di atas adalah petugas yang secara langsung terlibat di dalam operasi perjalanan kereta api. Para petugas yang terlibat langsung tersebut di dalam menjalankan tugasnya harus mengetahui dan mentaati aturan perjalanan kereta api, jika tidak akan cenderung terjadi kecelakaan kereta api.

## 2. Faktor Sarana dan Prasarana

Penyebab lain dari terjadinya kecelakaan kereta api adalah faktor sarana dan prasarana. Maksudnya adalah bahwa sarana dan prasarana yang berhubungan langsung dengan operasi kereta api terdapat kekurangan sehingga dengan adanya kekurangan sebagaimana telah ditentukan dalam standar perkeretaapian, maka sangat dimungkinkan terjadinya kecelakaan kereta api. Atau lebih tepat dikatakan bahwa kondisi fisik sarana dan prasarana yang tidak sesuai dengan kebutuhan bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan kereta api.

Di dalam ketentuan Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian pasal 1 angka 6, yang dimaksud sarana adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel. Sedangkan prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan. Selain sarana dan prasarana, ada juga fasilitas penunjang kereta api yaitu segala sesuatu yang melengkapi angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api.

Sarana yang dimaksud adalah kereta api. Kereta api yaitu kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya yang akan ataupun yang sedang bergerak di jalan rel. Sarana kereta api tersebut adalah lokomotif, kereta atau gerobak dan kereta rel listrik dan kereta rel disel. Jenis, umur dan cara perawatan lokomotif bisa mempengaruhi kondisi teknis lokomotif itu sendiri.

## 3. Faktor Keadaan Alam (Bencana Alam)

Penyebab kecelakaan kereta api yang lain adalah adanya suatu keadaan yang memaksa atau *overmach*, dengan kata lain yaitu suatu keadaan di luar kemampuan manusia. Keadaan tersebut adalah keadaan kondisi alam yang kebetulan sedang tidak bersahabat. Misalnya adanya banjir, tanah longsor dan lain sebagainya yang termasuk bencana alam. Bencana banjir yang terjadi secara tiba-tiba dan tidak diketahui sebelumnya akan menyebabkan perjalanan kereta api terganggu. Jika jembatan yang dilalui kereta api mengalir di bawahnya sungai yang sedang meluap, bisa dimungkinkan banjir tersebut akan menghancurkan atau

merusak jembatan. Dan apabila sedang melintas kereta api di atasnya, maka kereta api akan tercebur ke sungai atau terbawa arus.

Bencana alam tanah longsor, juga bisa menyebabkan kecelakaan kereta api karena struktur tanah yang dibangun rel akan turun sehingga rel tidak berfungsi sebagaimana semestinya. Penyebab kecelakaan kereta api oleh faktor bencana alam bukan berarti tidak ada, namun jarang sekali terjadi yang demikian.

#### **4. Faktor Adanya Unsur Sabotase**

Kereta api bisa mengalami kecelakaan karena unsur sabotase. Sabotase dari pihak luar bukanlah sesuatu yang tidak mungkin. Sabotase yang dimaksud adalah orang yang secara sengaja dan sadar merusak atau membuat terganggunya perjalanan kereta api sehingga mengakibatkan tergulingnya kereta api atau sampai terjadi tabrakan.

#### **2.3.2. Penyidikan yang Dilakukan Oleh Penyidik Kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Terhadap Terjadinya Kecelakaan Kereta Api.**

Sebelum membicarakan mengenai penyidikan yang dilakukan oleh penyidik pegawai negeri sipil, hendaknya harus kita ingat dan kita perhatikan satu hal, bahwa undang-undang dalam arti luas adalah segala peraturan yang dibuat oleh pusat maupun oleh daerah yang mengikat dan berlaku umum. Berlakunya undang-undang tersebut berlaku asas-asas perundang-undangan. Ada beberapa asas perundang-undangan yang salah satu diantaranya adalah *lex specialis derogat lex generalis*. Maksud dari asas ini adalah bahwa terhadap peristiwa yang khusus wajib diberlakukan undang-undang yang mengatur peristiwa khusus tersebut, meskipun undang-undang yang bersifat umum tersebut mencakup peraturan mengenai hal yang khusus tersebut.

#### **1. Pengertian Penyelidikan**

Penyelidikan dan penyidikan adalah dua hal yang dapat dibedakan, tetapi tidak dapat dipisahkan. Sehingga di dalam membicarakan tentang penyidikan perlu kiranya disinggung tentang penyelidikan. Menurut pengertian secara umum,

bahwa penyelidikan berasal dari kata dasar "selidik", yang dapat berarti memeriksa secara seksama, mengawasi gerak gerak musuh, atau dapat juga diartikan sebagai penelitian, seperti halnya juga penelitian yang lazim dipakai di dalam dunia ilmu pengetahuan.

Penyelidikan di dalam hukum pidana mempunyai pengertian secara khusus yang diatur di dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana. Menurut ketentuan pasal 1 angka 5 bahwa:

"penyelidikan adalah serangkaian tindakan penyidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini"

Selanjutnya di dalam ketentuan pasal 4 KUHAP yang menyatakan bahwa, penyidik adalah setiap pejabat polisi negara Republik Indonesia, hal ini adalah mempertegas dengan apa yang dimaksud di dalam ketentuan pasal 1 angka 4 KUHAP yang berbunyi:

"penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh undang-undang ini untuk melakukan penyelidikan"

Jika dilihat dari ketentuan di atas maka tampak jelas bahwa yang berwenang menjalankan tugas sebagai penyidik anggota polisi negara Republik Indonesia yang ditunjuk untuk itu berdasarkan KUHAP.

Kemudian secara lebih tegas, bahwa penyidik adalah setiap pejabat kepolisian Republik Indonesia, jaksa atau pejabat lainnya tidak berwenang untuk melakukan penyelidikan. Penyelidikan adalah monopoli tunggal bagi kepolisian. Hal ini sangat beralasan karena akan menyederhanakan dan memberikan kepastian kepada masyarakat siapa yang berhak dan berwenang untuk melakukan penyelidikan. Kemudian juga beralasan bahwa akan menghilangkan kesimpangsiuran penyelidikan oleh aparat penegak hukum, sehingga tidak terjadi tumpang tindih penyelidikan seperti halnya jaman HIR. Dan hal ini merupakan efisiensi tindakan penyelidikan baik ditinjau dari segi pemborosan penyelidikan

itu jika ditangani oleh beberapa instansi, maupun terhadap orang yang diselidiki. Orang tersebut tidak lagi berhadapan dengan berbagai macam tangan aparat penegak hukum di dalam penyelidikan. (M. Yahya Harahap, 1993:101).

Sedangkan fungsi dan wewenang penyidik dapat dilihat dilihat pada ketentuan pasal 5 KUHAP:

ayat (1) penyidik sebagaimana dimaksud dalam pasal 4:

a. karena kewajibannya mempunyai wewenang:

1. menerima laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;
2. mencari keterangan dan barang bukti;
3. menyuruh berhenti seseorang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;
4. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

b. atas perintah penyidik dapat melakukan tindakan berupa;

1. penangkapan, larangan meninggalkan tempat, penggeledahan dan penyitaan;
2. pemeriksaan dan penyitaan surat;
3. mengambil sidik jari dan memotret seorang;
4. membawa dan menghadapkan seorang pada penyidik.

ayat (2) penyidik membuat dan menyampaikan laporan hasil pelaksanaan tindakan sebagaimana tersebut pada ayat (1) huruf a dan huruf b kepada penyidik.

Oleh karena wewenang penyidik sebagaimana diatur di dalam pasal 5 Ayat (1) huruf b angka 1 sampai 4 KUHAP hanya dapat dilaksanakan berdasar atas perintah penyidik, maka apakah dan siapakah yang dimaksud diberi wewenang untuk menjadi penyidik.

## 2. Pengertian Penyidikan

Sesuai dengan ketentuan pasal 1 angka 1 KUHAP, disebutkan bahwa penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat penyidik pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan. Sedangkan penyidikan itu sendiri adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu

membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya, (ketentuan pasal 1 angka 2 KUHAP).

Selanjutnya juga dikenal adanya penyidik pembantu yang di dalam ketentuan pasal 1 angka 3 menyatakan bahwa penyidik pembantu adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam undang-undang.

Mengenai penyidik, di dalam KUHAP selanjutnya dipertegas dalam ketentuan pasal 6 yaitu:

ayat (1) Penyidik adalah:

- a. pejabat polisi negara Republik Indonesia;
- b. pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang.

ayat (2) Syarat kepangkatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) akan diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah.

Dengan demikian undang-undang menentukan bahwa penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia dan pejabat pegawai negeri sipil tertentu. Maka disamping pejabat polisi negara Republik Indonesia sebagai penyidik, di dalam ketentuan hukum dikenal adanya penyidik lain selain polisi yaitu penyidik pegawai negeri sipil tertentu.

Tetapi tidak semua polisi negara Republik Indonesia dan pegawai negeri sipil tertentu bisa disebut sebagai penyidik, ada syarat yang harus dipenuhi untuk disebut sebagai penyidik. Menurut ketentuan pasal 6 Ayat (2) KUHAP bahwa syarat sebagai penyidik berkaitan dengan kepangkatan dan lain hal diatur dalam peraturan pemerintah. Peraturan pemerintah yang mengatur adalah Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana. Di dalam ketentuan pasal 2 Ayat (1) P.P. no. 27 tahun 1983 diatur bahwa penyidik adalah:

- a. Pejabat polisi negara Republik Indonesia tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat ajun inspektur dua polisi;
- b. Pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat pengetur muda tingkat I (golongan II/b) atau yang disamakan dengan itu.

Kemudian pada pasal 3 juga mengatur tentang syarat untuk penyidik pembantu yaitu:

- a. pejabat polisi negara Republik Indonesia tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat brigadir dan polisi;
- b. pejabat pegawai negeri sipil tertentu dalam lingkungan kepolisian negara Republik Indonesia yang sekurang-kurangnya berpangkat pengatur muda (golongan II/a) atau yang disamakan dengan itu.

Penyidik pegawai negeri sipil menjalankan tugas penyidikan di bawah koordinasi kepolisian. Hal ini dapat dilihat pada ketentuan pasal 107 KUHAP yaitu:

- ayat (1) Untuk kepentingan penyidikan, penyidik tersebut pada pasal 6 ayat (1) huruf a memberikan petunjuk kepada penyidik tersebut pada pasal 6 ayat (1) huruf b dan memberikan bantuan penyidikan yang diperlukan.
- ayat (2) Dalam hal peristiwa yang patut diduga merupakan tindak pidana sedang dalam penyidikan oleh penyidik tersebut pada pasal 6 ayat (1) huruf b dan kemudian ditemukan bukti yang kuat untuk diajukan kepada penuntut umum, penyidik tersebut pada pasal 6 ayat (1) huruf b melaporkan hal itu kepada penyidik tersebut pada pasal 6 ayat (1) huruf a.
- ayat (3) Dalam hal tindak pidana telah selesai disidik oleh penyidik tersebut pada pasal 6 ayat (1) huruf b, ia segera menyerahkan hasil penyidikannya kepada penuntut umum melalui penyidik tersebut pada pasal 6 ayat (1) huruf a.

**BAB III**  
**PEMBAHASAN**

**3.1. Penyebab Kecelakaan Kereta Api yang Mengakibatkan Orang Lain Luka-luka (di Wilayah Daerah Operasi IX Jember).**

Telah diketahui bahwa pada hari Selasa tanggal 25 Desember 2001 KA 262, Rengganis jurusan Banyuwangi-Malang, berhenti luar biasa (BLB) di Km 6+3/ 4 antara Stasiun Ledokombo dan Stasiun Kalisat. Hal ini dikarenakan K3 64606, rangkaian akhir anjlok dan terlepas dari rangkaian KA 262 atau terlempar keluar rel.

Peristiwa ini terjadi faktor penyebabnya ialah karena as roda K3 64606 nomor 3 dari arah kereta api putus. Pemimpin Perjalanan Kereta Api Stasiun Ledokombo tidak berhasil memberhentikan KA 262 dengan menggerakkan sinyal masuk Ledokombo pihak Kalisat. Setelah peristiwa itu terjadi, maka segera dilakukan penanganan secara cepat dan mencari sebab musabab terjadinya kecelakaan kereta api tersebut.

**1. Analisis Personal,**

Analisis ini berarti bahwa ditinjau dari sudut personal, yaitu para pegawai yang terlibat atau mengalami langsung peristiwa tersebut adalah:

- a. Mawardi, masinis yang berkedudukan di Dipo Lokomotif Banyuwangi. Ditinjau dari segi umur, 47 tahun, adalah usia yang cukup matang untuk berpikir, emosi yang stabil dan apabila masih dinas jalan maka dinilai termasuk pegawai yang masih produktif.
- b. Moch. Iman Friyanto, adalah asisten masinis yang berkedudukan di Dipo Lokomotif Banyuwangi. Dari segi umur 27 tahun, masih cukup muda kemungkinan mempunyai emosi yang kurang stabil masih ada.
- c. Sutjipto, adalah Kondektur Pemimpin yang berkedudukan di Stasiun Probolinggo. Usia saat kejadian tersebut 48 tahun.



- d. Kodjin, adalah pengawas peron atau pemimpin perjalanan kereta api yang berkedudukan di Stasiun Ledokombo. Telah berusia 51 tahun, dan berdinast sebagai PPKA sudah 27 tahun, adalah masa tugas yang cukup lama.
- e. Quma'at, adalah Plka yang berkedudukan di PUK (Pengawas Urusan Kereta) Banyuwangi. Umur 33 tahun, kurang lebih selama 13 tahun di PUK dan selama 3 tahun terakhir sebagai Plka.
- f. Ngadi, adalah runer AC atau teknis kelistrikan yang berkedudukan di Dipo Kereta Banyuwangi. Umur 51 tahun, dan berdinast di Dipo Kereta Banyuwangi selama 26 tahun.

## 2. Analisis Operasional,

Operasional di sini adalah operasi kereta api yaitu berjalannya kereta api sesuai dengan ketentuan. Analisis operasional tersebut adalah sebagai berikut:

- a. KA 262, Rengganis jurusan Banyuwangi-Malang berangkat dari Stasiun Awal Banyuwangi Baru tepat pukul 05.00 WIB. Rangkaian KA 262 terdiri dari satu lokomotif BB 301 18 dan enam buah kereta kelas ekonomi seberat 224 ton, kondisi rangkaian cukup baik.
- b. Sampai pada Stasiun Karangasem mengalami kelambatan satu menit.
- c. Selanjutnya antara Stasiun Rogojampi dan Stasiun Kalibaru mengalami kelambatan selama 13 menit karena naik turunnya penumpang yang cukup padat.
- d. Antara Stasiun Garahan dan Stasiun Kalibaru mengalami kelambatan tercatat 32 menit. Hal ini dikarenakan lintasan yang menanjak dan licin sehingga perlu untuk berjalan berhati-hati.
- e. Pada lintasan antara Stasiun Garahan dan Stasiun Ledokombo KA 262 mengurangi kelambatan 2 menit, karena lintasan turun.
- f. Pukul 07.24 KA 262 berjalan langsung di Stasiun Ledokombo. PPKA melihat rangkaian akhir dan dcba mengepul tebal.
- g. Melihat hal tersebut PPKA berusaha untuk menghentikan KA 262 dengan cara menggerakkan sinyal masuk Stasiun Ledokombo pihak Kalisat, tetapi hal ini

- tidak berhasil karena lokomotif sudah melewati kedudukan sinyal masuk tersebut.
- h. Selanjutnya kereta rangkaian paling akhir anjlok, rangkaian putus dan kereta terguling. Lepasnya rangkaian menyebabkan selang *air brake* putus, udara keluar, rem bekerja dan kereta berhenti.
  - i. Perhitungan kenyataan waktu tempuh; posisi Stasiun Ledokombo pada Km 8 + 319, posisi KA 262 berhenti luar biasa Km 5 + 900. Kecepatan KA 262 adalah 65 Km/ jam. Waktu pengereman untuk kereta api cepat 0,5. Secara matematis, selisih jarak posisi Stasiun Ledokombo dengan posisi KA 262 berhenti luar biasa adalah 2,419 Km. Jadi waktu tempuh menurut T. 100 seharusnya 2, 73 menit. Tetapi kenyataannya KA 262 berhenti luar biasa pukul 07.28, sedangkan saat melintas di Stasiun Ledokombo pukul 07.24. Sehingga waktu tempuh selama 4 menit antara Stasiun Ledokombo dengan posisi KA 262 berhenti luar biasa.
  - j. Dengan demikian perjalanan KA 262 mengalami kelambatan yang cukup banyak. Sehingga bisa dikatakan bahwa KA 262 tidak berjalan melebihi batas maksimum kecepatan yang diperbolehkan.

### 3. Analisis Teknis,

Secara teknis dapat dianalisis sebagai berikut; kondisi rangkaian kereta api mulai dari berangkat dari Stasiun awal Banyuwangi Baru sampai ke Garahan baik. Kondisi lokomotif semua dalam keadaan baik, hanya radio loko tidak ada.

As roda retak lama tetapi tidak diketahui karena tertutup oleh pot bearing. Dalam keadaan demikian kereta tetap saja dioperasikan.

Keadaan penumpang semakin lama semakin padat, beban terhadap kereta semakin bertambah sehingga berpengaruh terhadap daya dukung as.

Di dalam perjalanan, saat berjalan langsung di Stasiun-Stasiun , ketika melewati wesel tentu saja terjadi guncangan pada as yang retak tersebut. Dari guncangan-guncangan itu, as yang retak semakin parah, sehingga roda yang asnya putus keluar rel dan akhirnya terseret.

Kemudian seluruh lintasan yang sudah atau akan dilalui tidak ada berita adanya gangguan atau perbaikan rel. sepanjang lintasan semua sinyal atau semboyan atau rambu-rambu berfungsi sebagaimana mestinya.

#### **4. Analisis Keadaan Alam,**

Pada bulan Desember masih termasuk musim hujan, sehingga bencana yang biasa mengancam adalah bencana banjir atau tanah longsor. Keadaan cuaca cukup baik sehingga sepanjang perjalanan KA 262 tidak menemui suatu keadaan alam yang tidak diduga seperti adanya banjir dan tanah longsor. Dengan demikian lintasan termasuk bangunan dan jembatan serta seluruh semboyan atau rambu tidak ada yang terganggu.

Jika seluruh lintasan beserta bangunan, jembatan dan rambu-rambu terganggu akibat bencana alam, akan menyebabkan kecelakaan kereta api.

#### **5. Analisis Adanya Unsur Kesengajaan,**

Jika dilihat kejadiannya, tergulingnya kereta terakhir rangkaian KA 262 tidak ada unsur kesengajaan dari luar atau sabotase. Melalui pengawasan yang agak ketat sehingga sedikit kemungkinan celah yang bisa ditembus pihak luar maupaun dalam untuk melakukan sabotase.

#### **6. Analisis Bukti atau Data,**

Dari kejadian peristiwa luar biasa KA 262, diperoleh bukti atau data sebagai berikut; tanda bekas as putus pada roda. Diameter normal 120 mm, diameter putus baru 50 mm, diameter putus lama 70 mm. Hal ini sebetulnya dapat dikatakan bahwa K3 64606 tidak layak untuk jalan karena bisa berakibat membahayakan perjalanan kereta itu sendiri. Semestinya as roda yang retak harus diperbaiki terlebih dahulu atau diganti. Kemudian dari kenyataan ini bisa dikatakan bahwa retaknya as roda bukan kesengajaan.

Adanya tanda bekas roda mulai keluar rel yaitu setelah melewati wesel nomor 1 Stasiun Ledokombo sampai pada posisi kereta terguling. Di sini sudah jelas bahwa kereta sudah anjlok sejak melintas di Stasiun Ledokombo, tetapi

sejauh lebih dari 2 Km pegawai yang berdinasi di KA 262 tidak ada yang tahu sama sekali.

Terdapat tanda bekas bogie terseret sampai dengan di tempat K3 64606 terguling di sawah. Jadi sebelum merosot ke sawah sempat terseret.

Jarak antara kereta yang terjatuh sampai dengan rangkaian akhir kereta api berhenti sejauh 100 meter. Hal ini menunjukkan bahwa kereta api berhenti dengan pengereman tidak normal, artinya jika kereta berjalan dengan kecepatan 65 Km/jam, dengan pengereman normal akan berhenti setelah lebih dari 100 meter.

Dengan demikian, dari keterangan para pegawai, analisis personal, analisis operasional, analisis teknis, analisis keadaan alam dan analisis adanya unsur kesengajaan atau sabotase, yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api KA 262 Rengganis jurusan Banyuwangi-Malang adalah murni faktor teknis dan faktor manusia, tidak ada unsur kesengajaan. Secara lebih terperinci adalah sebagai berikut:

**1. Faktor utamanya,**

- a. as retak tidak dapat diketahui karena tertutup oleh *pot bearing*,
- b. kondisi penumpang yang sangat padat sejak pemberangkatan di Stasiun awal, sehingga berpengaruh terhadap daya dukung as.

**2. Faktor pendukung,**

- a. selama melintasi stasiun-stasiun yang berjalan langsung, kereta api berjalan dengan kecepatan yang cukup tinggi sehingga ada guncangan pada saat melintasi wesel yang berakibat retak pada as roda semakin parah hingga akhirnya putus,
- b. kondisi penumpang padat, sehingga posisi kondektur, runer AC dan Plka tetap tidak berubah hanya di satu tempat saja. Posisi kondektur pada kereta nomor 1 dari depan, sedangkan runer AC dan Plka berada pada kereta nomor 2 dari depan. Seharusnya posisi kondektur, runer AC dan Plka berada di tiap-tiap kereta tiap saat tertentu sehingga apabila terjadi sesuatu dapat segera diketahui.

### 3.2. Peranan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di dalam Menangani Peristiwa Terjadinya Kecelakaan Kereta Api yang Mengakibatkan Orang Lain Luka-luka.

Pada saat terjadinya kecelakaan kereta api cepat Rengganis di perlintasan antara Stasiun Ledokombo dan Stasiun Kalisat telah mengakibatkan orang luka-luka, dan kerugian secara material lainnya. Dalam hal ini penyidik kepolisian peka terhadap keadaan yang sedang terjadi. Kemudian atas dasar ketentuan pada Bab XXI pasal 360 dan pasal 361 KUHP, yang mengatur tentang menyebabkan orang mati atau luka karena kekhilafan, maka penyidik kepolisian perlu mengambil langkah untuk penyidikan.

Undang-undang menentukan bahwa selain dikenal penyidik polisi negara Republik Indonesia, sebagaimana dimaksud dalam ketentuan pasal 6 Ayat (1) huruf a KUHP, ada juga penyidik lain yaitu penyidik pegawai negeri sipil sebagaimana yang diatur di dalam ketentuan pasal 6 Ayat (1) huruf b KUHP.

Di dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian diatur pada Bab VIII tentang penyidikan oleh pejabat pegawai negeri sipil. Menurut asas perundang-undangan, *lex specialis derogat lex generalis*, bahwa ketentuan yang khusus mengesampingkan ketentuan yang umum. Hal ini berarti bahwa pada peristiwa yang khusus diberlakukan ketentuan yang khusus.

Pada peristiwa terjadinya kecelakaan kereta api, diberlakukan undang khusus yang mengatur tentang Perkeretaapian yaitu Undang-undang nomor 13 tahun 1992. Tentu saja hal ini termasuk juga di dalam penyidikan, maka di dalam hal penyidikan terhadap terjadinya kecelakaan kereta api yang mengakibatkan orang lain luka-luka dilakukan oleh pejabat penyidik pegawai negeri sipil. Dasar hukum yang mengatur adalah ketentuan pasal 6 Ayat (1) huruf b KUHP dan ketentuan pasal 36 Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian.

Sebagaimana tercantum di dalam ketentuan pasal 36 Undang-undang Perkeretaapian, pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang ruang lingkup tugas dan tanggungjawabnya meliputi pembinaan di bidang perkeretaapian diberi wewenang sebagai penyidik sebagaimana dimaksud di dalam KUHP.

Wewenang penyidik pegawai negeri sipil lebih terperinci diatur di dalam ketentuan pasal 36 Ayat (2) Undang-undang Perkeretaapian antara lain melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana, memanggil dan memeriksa saksi dan atau tersangka, membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan dan menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana.

Pada penyidikan terhadap terjadinya kecelakaan kereta api Rengganis tersebut penyidik kepolisian berkoordinasi dengan pihak P.T. Kereta Api (Persero) berkaitan dengan penyidik pegawai negeri sipil tersebut. Pada saat menjalankan tugas penyidikan, penyidik pegawai negeri sipil tetap berkordinasi dengan penyidik kepolisian, sesuai dengan ketentuan pasal 107 Ayat (1) KUHAP. Dalam hal ini penyidik kepolisian menyerahkan wewenang untuk menyidik kepada penyidik pegawai negeri sipil. Selanjutnya oleh pihak P.T. Kereta Api (Persero) berdasarkan ketentuan pasal 36 Ayat (1) Undang-undang Perkeretaapian membentuk tim penyidik yang ahli di bidang perkeretaapian.

Sebelum masuk ke dalam penyidikan, penyidik pegawai negeri sipil perlu menentukan lebih dahulu tindakan apa saja yang perlu dilakukan penyidik. Di dalam penyidikan peristiwa terjadinya kecelakaan kereta api Rengganis yang mengakibatkan orang lain luka-luka tersebut, penyidik mengambil langkah:

1. Identifikasi, yang berarti menentukan siapa saja orang-orang atau pegawai yang terlibat peristiwa tersebut dan siapa saja yang harus mengalami penyidikan, memeriksa tempat kejadian, mengumpulkan keterangan dan hal-hal lain yang dapat dijadikan sebagai bukti;
2. Melakukan penyidikan itu sendiri;
3. Menentukan kesimpulan akhir.

Kemudian dari hasil penyidikan oleh penyidik pegawai negeri sipil dapat diketahui apakah benar telah terjadi tindak pidana atau tidak. Jika memang di dalam penyidikan tersebut ditemukan bukti yang kuat merupakan tindak pidana, maka sesuai ketentuan pasal 36 Ayat (2) huruf f Undang-undang Perkeretaapian penyidik pegawai negeri sipil membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan untuk diajukan ke penuntut umum, tetapi sebelumnya, menurut

ketentuan pasal 107 Ayat (2) dan (3) KUHAP semua hasil penyidikan yang dilakukan penyidik pegawai negeri sipil harus dilaporkan kepada penyidik kepolisian.

Di dalam terjadinya kecelakaan kereta api Rengganis, penyidik pegawai negeri sipil selama melakukan penyidikan didapat beberapa hal yaitu:

Berdasarkan analisis bahwa penyebab terjadinya kecelakaan kereta api tersebut adalah faktor teknis dan faktor kesalahan manusia, maka:

1. masinis,
2. asisten masinis,
3. kondektur pemimpin,
4. Plka,
5. runer AC,

dianggap tidak cakap dalam bekerja karena tidak mengetahui secara cepat tentang anjloknya rangkaian akhir dari KA 262 sehingga kereta tersebut terguling dan kereta api berhenti luar biasa karena rangkaian putus atau mengerem sendiri. Sehingga akibat pekerjaan mereka, menyebabkan orang lain luka-luka yaitu penumpang yang berada di K3 64606.

Sehubungan dengan hal itu, maka pegawai yang terlibat atau mengalami secara langsung terjadinya kecelakaan kereta api tersebut diberi sanksi administrasi atau sanksi kedisiplinan berupa:

1. Masinis, mendapat hukuman berupa penundaan kenaikan gaji berkala untuk paling lama satu tahun, tidak boleh berdinis jalan sebagai masinis. Ijin untuk menjalankan kereta api dicabut,
2. Asisten masinis, mendapat hukuman berupa penundaan kenaikan gaji berkala paling lama satu tahun. Selanjutnya asisten masinis tersebut dialih tugaskan sebagai petugas chek di Dipo Lokomotif Banyuwangi. Termasuk tidak boleh berdinis jalan,
3. Kondektur pemimpin, mendapat hukuman berupa tidak diperbolehkan dinis jalan sebagai kondektur pemimpin, penundaan kenaikan gaji berkala selama satu tahun, dialih tugaskan sebagai petugas di Stasiun Probolinggo,

4. Runer AC, mendapat hukuman berupa penundaan kenaikan gaji berkala paling lama satu tahun, tidak diperbolehkan lagi untuk berdinasi jalan sebagai runer AC rangkaian kereta api dan dialih tugaskan sebagai petugas di Dipo Kereta Banyuwangi.
5. Plka, mendapat hukuman berupa tidak boleh berdinasi lagi sebagai Plka kereta api, dan dialih tugaskan di PUK (pengawas urusan kereta) sebagai staf, juga penundaan kenaikan gaji berkala selama satu tahun.

Dengan demikian penyidik pegawai negeri sipil akhirnya berkesimpulan bahwa berkaitan dengan peristiwa terjadinya kecelakaan kereta api cepat Rengganis yang terjadi di antara lintasan Stasiun Ledokombo dengan Stasiun Kalisat tidak ada unsur tindak pidana. Maka berdasarkan ketentuan pasal 36 Ayat (2) huruf g undang-undang perkeretaapian, penyidik pegawai negeri sipil menghentikan penyidikan.

Selanjutnya menurut ketentuan pasal 109 Ayat (3) KUHAP penyidik pegawai negeri sipil memberitahukan perihal penghentian penyidikan tersebut kepada penyidik kepolisian. Dengan demikian apabila penyidik pegawai negeri sipil menyatakan bahwa penyidikan dihentikan maka penyidik kepolisian juga menghentikan penyidikan demi hukum dan memberitahukannya kepada penuntut umum.

### 3.3. Kajian

Di dalam skripsi ini penulis mengkaji tentang penyidikan yang dilakukan oleh penyidik pegawai negeri sipil dalam peristiwa terjadinya kecelakaan kereta api tersebut di atas. Menurut penulis, penyidik pegawai negeri sipil dalam melakukan penyidikan harus tetap berkoordinasi dengan penyidik dari kepolisian, karena pada hakekatnya polisi adalah satu-satunya penyidik di Indonesia, akan tetapi pegawai negeri sipil tertentu dapat melakukan penyidikan apabila diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.

Pada fakta tersebut di atas menunjukkan bahwa terjadinya peristiwa kecelakaan kereta api itu bukan merupakan suatu tindak pidana yang dilakukan

oleh para pegawai yang terkait dalam kecelakaan itu. Tidak terbuktinya suatu tindak pidana, adalah berdasarkan hasil penyidikan yang dilakukan penyidik pegawai negeri sipil tanpa disertai penyidik dari kepolisian.

Tetapi peristiwa tergulingnya Kereta Api Rengganis tersebut berakibat adanya orang lain yang luka-luka. Tentu saja menurut hukum pidana, menyebabkan orang lain luka-luka harus dipidana. Penulis melihat bahwa penyidikan yang dilakukan oleh penyidik pegawai negeri sipil tidak subyektif. Karena penyidik pegawai negeri sipil adalah pegawai dari lingkungan P.T. Kereta Api (Persero), dan yang disidik atau diperiksa adalah juga pegawai dari instansi tersebut. Sebagai manusia biasa sesama pegawai kereta api mempunyai toleransi dan sifat kebersamaan. Hal ini terbukti dari adanya serikat pekerja kereta api. Terlebih dalam hal ini keluarga besar P.T. Kereta Api (Persero) akan melindungi nama baik mereka. Jika di dalam penyidikan terbukti suatu tindak pidana baik karena kesengajaan atau kealpaan, maka kepercayaan masyarakat terhadap kereta api akan menurun dan hal ini menyebabkan menurunnya pendapatan dari perusahaan itu.

Menurut penulis seharusnya, jika terjadi kecelakaan kereta api, penyidikan tetap dilakukan oleh penyidik dari kepolisian dengan melibatkan penyidik pegawai negeri sipil. Keterlibatan penyidik pegawai negeri sipil di sini bertujuan untuk memperlancar penyidikan itu sendiri mengingat penyidik pegawai negeri sipil lebih ahli di bidang khusus yang mereka jalani. Seperti halnya penyidik pegawai negeri sipil dari kereta api, mereka lebih ahli di bidang mereka yaitu tentang perkeretaapian.

Para pegawai yang bertugas secara langsung tentu saja langsung dimintai keterangan berkaitan dengan terjadinya kecelakaan kereta api tersebut. Mereka untuk tahap awal statusnya sebagai saksi peristiwa tersebut. Kemudian setelah diperoleh keterangan yang cukup, maka seharusnya mereka ditingkatkan statusnya sebagai tersangka, dan harus diproses menurut ketentuan hukum yang berlaku. Faktor penyebab kecelakaan Kereta Api Rengganis tersebut diketahui oleh karena faktor kesalahan manusia dan adanya kesalahan teknis berupa putusnya as roda yang sebelumnya telah retak lama tetapi tidak diketahui.

Faktor kesalahan teknis tersebut jika kita pahami juga kembali pada manusia yang menjadi awal permasalahan. Teknis kereta api tentu saja ada yang bertanggungjawab untuk kelayakannya. As roda kereta api yang retak tersebut bisa sampai tidak diketahui adalah suatu hal yang perlu dipertanyakan. Sarana kereta api harus menjalani pemeriksaan secara menyeluruh atas kelayakan untuk jalan setiap periode tertentu. Apabila pemeriksaan secara menyeluruh tersebut sudah dilakukan sesuai dengan standar Perkeretaapian yang berlaku, maka sangat kecil kemungkinan hingga sampai terjadi peristiwa tersebut.

Bagian yang bertanggungjawab di dalam pengawasan sarana kereta api tersebut adalah Seksi Sarana. Penyidikan yang dilakukan juga harus melibatkan Bagian Seksi Sarana untuk dimintai keterangan, tetapi oleh pihak P.T. Kereta Api (Persero), Bagian Seksi Sarana malah ikut terlibat sebagai penyidik pegawai negeri sipil. Apabila penyidikan dilakukan oleh penyidik Kepolisian, tentu saja Bagian Seksi Sarana juga harus dimintai keterangan. Sehingga tidak menutup kemungkinan bahwa Bagian Seksi Sarana juga bisa menjadi tersangka yang harus diproses menurut ketentuan hukum yang berlaku. Kemudian berkaitan dengan masalah pemeriksaan kereta, maka pihak yang memberikan rekomendasi yang berada di Surabaya, bahwa setelah melalui pemeriksaan akhir kereta tersebut layak untuk dijalankan sampai pemeriksaan akhir berikutnya harus juga dijadikan saksi, dan tidak menutup kemungkinan juga untuk dijadikan tersangka.

Kenyataan yang terjadi saat ini, bahwa menurut keterangan dari pihak P.T. Kereta Api (Persero), kejadian kecelakaan Kereta Api Rengganis tersebut kurang mendapat perhatian yang serius dari pihak Kepolisian. Hal ini dapat diketahui bahwa tidak ada suatu pemberitahuan atau lebih tepat jika dikatakan suatu surat perintah penyidikan oleh Kepolisian kepada penyidik pegawai negeri sipil. Apabila penyidikan dilakukan oleh penyidik pegawai negeri sipil dari lingkungan P.T. Kereta Api (Persero) sendiri, tetap harus ada surat perintah penyidikan.

Kejadian yang terjadi adalah, pihak Kepolisian tidak mengeluarkan surat perintah penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil, sehingga P.T. Kereta Api (Persero) bertindak sendiri. Kenyataan ini jelas menunjukkan tidak adanya koordinasi yang nyata antara pihak Kepolisian dengan penyidik pegawai negeri

sipil dari lingkungan P.T. Kereta Api (Persero), sehingga hal ini menyalahi ketentuan KUHAP.

Penyidikan terhadap peristiwa kecelakaan kereta api tersebut tidak diketemukan adanya unsur tindak pidana sehingga penyidikan dihentikan. Penghentian penyidikan yang dinyatakan oleh penyidik pegawai negeri sipil tersebut oleh karena tidak diketemukannya unsur tindak pidana harus diberitahukan kepada pihak Kepolisian. Selanjutnya pihak Kepolisian harus mengeluarkan surat perintah penghentian penyidikan terhadap terjadinya kecelakaan Kereta Api Rengganis tersebut. Tetapi tidak ada surat perintah penghentian penyidikan dari Kepolisian. Terhadap pegawai yang dinilai telah lalai menjalankan tugas diberi sanksi secara administrasi, berupa penundaan kenaikan gaji atau pangkat maupun dicabut hak-hak tertentu.

## BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

### 4.1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang ada dapat ditarik suatu kesimpulan sebagai berikut:

1. Penyebab kecelakaan kereta api Rengganis di wilayah Jember tahun 2001 yang berakibat orang lain luka-luka adalah karena faktor kesalahan manusia (*human error*) yaitu para pegawai yang terlibat peristiwa tersebut tidak segera mengetahui atau alpa di dalam menjalankan tugas dan adanya kesalahan teknis (*technical error*) yaitu putusanya as roda nomor tiga dari arah kereta.
2. Peranan penyidik pegawai negeri sipil di dalam melakukan penyidikan adalah menemukan faktor-faktor penyebab kecelakaan secara teknis. Di dalam peristiwa ini tidak ditemukan adanya unsur tindak pidana, maka penyidikan dihentikan atau ditutup.

### 4.2. Saran

1. Terhadap para pegawai yang terlibat secara langsung di dalam kecelakaan kereta api tersebut seharusnya tidak hanya diberikan sanksi administrasi saja, melainkan sanksi pidana yang lebih tepat karena akibat kejadian tersebut mengakibatkan orang lain luka-luka.
2. Seharusnya setiap penyidikan atau penghentian penyidikan, polisi sebagai penyidik tunggal menerbitkan surat penyidikan atau surat penghentian penyidikan (SP3) secara resmi. Pembantu penyidik atau penyidik pegawai negeri sipil harus senantiasa berkoordinasi dengan pejabat Kepolisian dalam setiap pemeriksaan perkara.



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penerbit Universitas Jember, Jember, **Pedoman Penulisan Karya Ilmiah**,  
Jember: Badan Penerbit Universitas Jember.
- C.S.T. Kansil, 1979, **Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia**,  
Jakarta: PN Balai Pustaka.
- Moeljatno, 1993, **Asas-asas Hukum Pidana**, Jakarta: Rineka Cipta.
- M.Yahya Harahap, 1993, **Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP  
jilid I**, Jakarta: Pustaka Kartini.
- Redaksi Sinar Grafika, 1995, **Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang  
Perkeretaapian**, Jakarta: Sinar Grafika.
- Redaksi Kantor Pusat Bandung, 1999, **Reglemen 19 Jilid I Tentang Peraturan  
Urusan Perjalanan Kereta Api dalam Waktu Kerja Siang dan  
Peraturan Urusan Langsir**, Bandung: Kantor Pusat Bandung.
- , 1999, **Reglemen 19 Jilid II Tentang Peraturan Urusan  
Perjalanan Kereta Api dalam Waktu Kerja Malam**, Bandung:  
Kantor Pusat Bandung.
- , 1999, **Reglemen 19 Jilid III Tentang Peraturan Pergerakan  
Gerobak dan Lori di Waktu Luar Kerja**, Bandung: Kantor Pusat  
Bandung.
- , 1999, **Reglemen 19 IV Tentang Peraturan Kereta Api Kerja  
Siang dan peraturan Dresin dan Lori**, Bandung: Kantor Pusat  
Bandung.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1994, **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**,  
Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sudikno Mertokusumo, 1986, **Mengenal Hukum**, Yogyakarta: Liberty.
- Satjipto Rahardjo, 1986, **Ilmu Hukum**, Bandung: Alumni.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 1990, **Penelitian Hukum Normatif Suatu  
Tinjauan Singkat**, Jakarta: Rajawali Pers.



UNIVERSITAS JEMBER  
FAKULTAS HUKUM

Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegalboto Kotak Pos 9 Jember 68121  
☎ (0331) 335462 - 330482 Fax. 330482

Nomor : 956 /J25.1.1/PP.9/ 2002  
Lampiran : -  
Perihal : KONSULTASI

Jember, 14 Maret 2002

Yth. Kepala Dierah Operasi IX  
PT. KAI ( Persero ) Jember  
di -  
J e m b e r . -

Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember bersama ini dengan hormat  
menghadapkan kepada Saudara seorang mahasiswa :

Nama : Andi Spto Haryoko

NIM : 930710101204

Program : S 1 Ilmu Hukum

Alamat : Jl. Mawar VII/2 Jember

Keperluan : Konsultasi Tentang Masalah " Bagaimana Pertanggung-  
jawaban Pidana Apabila Terjadi Kecelakaan Kereta  
Api."

Hasil konsultasi ini digunakan untuk melengkapi bahan penyusunan  
Skripsi.

Atas bantuan dan kerjasama yang baik kami ucapkan terimakasih.

Dekan,

SOEWONDHO, S.H., M.S.

NIP. 130 879 632

embusan Kepada :

Yth. Ketua Bagian Kejur. Pidana . . . . .

Yang bersangkutan



**PT. KERETA API (Persero)**  
DAERAH OPERASI IX JEMBER



Nomor : DL.405/IV/20/D.IX.2002  
Klasifikasi : "Biasa"  
Lampiran : -  
Perihal : KONSULTASI

Jember, 15 April 2002

Kepada :

Yth. Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Jember  
di  
JEMBER.

1. Menindak lanjuti Surat Sdr. Nomor : 956/J.25.1.1/PP.9/2002 tanggal 14 Maret 2002 perihal tsb. pada pokok surat, diberitahukan dengan hormat bahwa kami pada prinsipnya menyetujui permohonan Sdr. apabila Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember yang namanya tersebut dibawah ini untuk melakukan Konsultasi dalam rangka melengkapi bahan penyusunan Skripsi di PT. Kereta Api (Persero)-Daerah Operasi IX Jember
2. Adapun nama Mahasiswa tsb. adalah :
 

Nama	: ANDI SAPTO HARYOKO
NIM	: 980710101204
Program	: S.1/ Ilmu Hukum
Alamat	: Jl. Mawar VII/ 2 Jember
3. Pelaksanaan Konsultasi dapat dimulai pada tanggal 22 April 2002
4. Demikian atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

an. Kepala Daerah Operasi IX  
PT. Kereta Api (Persero) Jember/  
Kepala Seksi Administrasi  
Kepala Sub Seksi SDM



  
ISMAIL  
NIPP.36821

**EMBUSAN Kepada :**

- Yth. Bapak Kadaop IX Jember, sebagai laporan
- Yth. Bapak Kasi Operasi dan Pemasaran Daop IX Jember
- Yth. Bapak Kasi Administrasi Daop IX Jember
- Yth. Ka.Humasda Daop IX Jember
- Pertinggal.



**PT. KERETA API (Persero)**  
DAERAH OPERASI IX JEMBER



**SURAT KETERANGAN**

**No : 07/SDM/VII/D.IX.2002.**

**KEPALA SUB SEKSI SUMBER DAYA MANUSIA  
DAERAH OPERASI IX JEMBER**

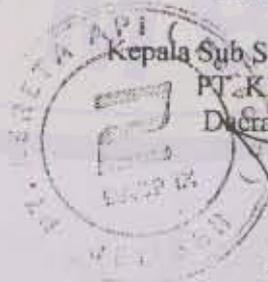
**MENERANGKAN BAHWA**

Nama : ANDI SAPTO HARYOKO  
Tempat/Tgl. Lahir : Jember, 2 Juli 1978  
Universitas / Sekolah : Universitas Jember  
NIM : 980710101204  
Program / Jurusan : Ilmu Hukum  
Alamat : Jl. Mawar Gg. VII No. 2 Jember

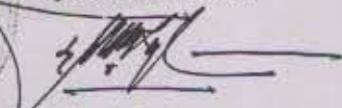
TELAH SELESAI MENJALANI KONSULTASI DALAM RANGKA  
MELENGKAPI BAHAN PENYUSUNAN SKRIPSI  
DI PT. KERETA API (Persero) DAERAH OPERASI IX JEMBER  
SELAMA 2 (DUA) BULAN,  
TERHITUNG MULAI TANGGAL 22 APRIL 2002 s/d 22 JUNI 2002.

DEMIKIAN SURAT KETERANGAN INI DIBUAT UNTUK DAPAT DIPERGUNAKAN  
SEBAGAIMANA MESTINYA.

Jember, 9 Juli 2002.



Kepala Sub Seksi Sumber Daya Manusia  
PT. KERETA API (Persero)  
Daerah Operasi IX Jember

  
ISMAIL  
NIPP.36821

SURAT KETERANGAN

1. Sehubungan dengan adanya peristiwa luar biasa, terjadinya kecelakaan kereta api cepat Rengganis (KA 262) jurusan Banyuwangi-Malang, pada tanggal 25 Desember 2001 di antara lintasan Stasiun Ledokombo dengan Stasiun Kalisat, maka P.T. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IX Jember segera menangani peristiwa tersebut;
2. Bahwa berdasarkan pada ketentuan pasal 6 Ayat (1) huruf b KUHP, pasal 36 Ayat (1), (2) dan (3) Undang-undang Nomor 13 tahun 1992 Tentang Perkeretaapian, serta adanya koordinasi dengan kepolisian, maka atas surat penunjukan dari Kepala Daerah Operasi IX Jember, menunjuk:
  1. Ir. Sumarno, Kepala Seksi Sarana Daerah Operasi IX Jember, sebagai ketua;
  2. Gandhi Riyanto, sebagai sekretaris;
  3. Ir. Sutjipto, Kepala Seksi JJB, sebagai anggota;
  4. Afianto, Kepala Seksi Operasi, sebagai anggota;
  5. Ir. Purnomo Radiq Yugasworo, M.T, Kepala Seksi Sintelis, sebagai anggota;
  6. dr.Rahadi Sulistyio, sebagai anggota,Untuk melakukan penyidikan atas peristiwa luar biasa, menurut ketentuan undang-undang yang berlaku.
3. Bahwa dari penyidikan yang dilakukan oleh tim tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa terjadinya kecelakaan kereta api cepat Rengganis (KA 262) pada tanggal 25 Desember 2001 tersebut tidak ada unsur tindak pidana;
4. Selanjutnya berdasarkan pada ketentuan pasal 36 Ayat (2) huruf g, maka penyidik menghentikan penyidikan tersebut karena tidak adanya unsur pidana.
5. Demikian keterangan ini kami buat dengan sebenarnya.

Jember, 16 Juli 2002

an. Kepala Daerah Operasi IX  
P.T. Kereta Api (Persero) Jember/

Kepala Seksi Administrasi

Kepala Sub Seksi SDM



NIPP. 36821

PERTANYAAN:

JAWABAN:

01. Menurut berita yang beredar di masyarakat, bahwa telah terjadi kecelakaan kereta api yang mengakibatkan orang lain luka-luka. Untuk lebih jelasnya bagaimana kejadian yang sebenarnya tersebut?-----
- 01. Fakta yang terjadi adalah peristiwa KA 262 (Kereta Api Rengganis Banyuwangi-Malang) rangkaian akhir K3. 64606 anjlok atau lepas dan terlempar keluar rel di Km 6+3/ 4 antara Stasiun Ledokombo dengan Stasiun Kalisat tanggal 25 Desember 2001 pukul 07.30 WIB --
02. Kejadian secara terperinci bagaimana?-----
- 02. Bahwa seperti biasa pukul 04.50 telah siap satu rangkaian Kereta Api Rengganis jurusan Malang di jalur (*spoor*) satu Stasiun Banyuwangi Baru, yaitu stasiun awal pemberangkatan. Susunan rangkaian adalah enam buah kereta kelas ekonomi (K3) sebagai berikut; K3.1 nomor kereta K3 65528, K3.2 nomor kereta K3 65526, K3.3 nomor kereta K3 86501, K3.4 nomor kereta K3 65463, K3.5 nomor kereta KP3 65404, K3.6 nomor kereta K3 64606. Rangkaian tersebut ditarik oleh satu buah lokomotif dengan nomor BB 301 18.-----
03. Pada saat kejadian, siapa saja yang bertugas baik secara langsung maupun tidak langsung yang berkaitan dengan perjalanan kereta api tersebut?-----
- 03. Pada saat itu pegawai yang berdinis adalah; Mawardi, 48 tahun, Ptd/ TI, Nipp 27281, adalah masinis Dipo Lokomotif Banyuwangi yang pada hari itu bertindak sebagai masinis KA 262, Moch. Iman Friyanto, 27 tahun, Ptd I/ TI, Nipp 44156, adalah asisten masinis Dipo Lokomotif Banyuwangi yang pada hari itu bertindak sebagai asisten masinis KA 262, Ngadi, 51 tahun, Ptd/ TI, Nipp 19753, adalah R AC (*runner ac*) KA 262. R ac adalah teknisi bidang kelistrikan rangkaian kereta api, Sutjipto, 48 tahun, Ptd I/ LI, Nipp 25344, adalah KP atau kondektur pemimpin KA 262, Quma'at, 33 tahun, Jr/ Tr, Nipp 44231, adalah Plka (pelayan kereta api) KA 262.-----
04. Bagaimana urutan peristiwa sejak kereta api Rengganis tersebut berangkat dari Stasiun Banyuwangi Baru, stasiun awal pemberangkatan hingga sampai pada tergulingnya kereta api tersebut?-----
- 04. Tepat pukul 05.00 WIB menurut T 100, KA 262 diberangkatkan oleh PPKA (pemimpin perjalanan kereta api). Selanjutnya dari spoor I dengan semboyan 5 aman, semboyan 40 dan semboyan 41 yang mengijinkan masinis untuk menjalankan atau memberangkatkan kereta api. Kondisi KA mulai lokomotif sampai dengan rangkaian dirasa cukup baik

sehingga KA berjalan dengan batas kecepatan maksimum yaitu 75 Km/jam, menuju stasiun depan (Stasiun Argopuro). Menurut T 100, KA 262 berjalan langsung dan lepas Stasiun Argopuro pukul 05.07, tetapi kenyataan lepas Stasiun Argopuro pukul 05.08 sehingga mengalami kelambatan satu menit. Di Stasiun Argopuro bersilang dengan KA 125 (Kereta Api Ekspres Malam Mutiara Timur, Surabaya-Banyuwangi). Stasiun selanjutnya adalah Stasiun Karangasem. Menurut T 100 datang pukul 05.14, tapi kenyataannya datang pukul 05.15. Berangkat seharusnya pukul 05.16 tapi berangkat pukul 05.17, jadi mengalami kelambatan masih satu menit. Sampai di Stasiun Rogojampi menurut T 100 datang pukul 05.28 dan berangkat pukul 05.30, kenyataannya adalah datang tepat sehingga tidak mengalami kelambatan. Kemudian Stasiun selanjutnya adalah Stasiun Singojuruh. Menurut T 100 berjalan langsung dan lepas dari Stasiun Singojuruh pukul 05.36, tapi kenyataannya lepas aman pukul 05.39, sehingga mengalami kelambatan 3 menit Stasiun pemberhentian selanjutnya adalah Stasiun Temuguruh. Menurut T 100 datang pukul 05.41 dan berangkat pukul 05.42. Kenyataannya datang pukul 05.44 dan berangkat pukul 05.45 sehingga mengalami kelambatan masih 3 menit. Menurut T 100 Stasiun selanjutnya adalah Stasiun Kalisetail, datang pukul 05.51 dan berangkat 05.53, kenyataannya datang pukul 05.57, terlambat 6 menit dan berangkat pukul 06.00 sehingga kelambatan bertambah menjadi 7 menit. Perjalanan KA 262 sampai di Stasiun Sumberwadung. Menurut T 100 datang pukul 05.59 dan berangkat pukul 06.00. Kenyataannya datang pukul 06.07 terlambat 8 menit. Lalu berangkat pukul 06.09 sehingga mengalami kelambatan 9 menit. Penambahan kelambatan di Stasiun Sumberwadung adalah dikarenakan naik turunnya penumpang yang begitu banyak. Stasiun berikutnya adalah Stasiun Glenmore. Menurut T 100 datang tepat pukul 06.08 dan berangkat tepat pukul 06.09, kenyataan yang terjadi datang pukul 06.18 sehingga datang terlambat 10 menit kemudian berangkat pukul 06.20 sehingga kelambatan menjadi 11 menit. Penambahan kelambatan di Stasiun Glenmore juga dikarenakan naik turunnya penumpang yang begitu padat. Stasiun pemberhentian selanjutnya adalah Stasiun Kalibaru. Menurut T 100 di Stasiun Kalibaru datang tepat pukul 06.18 dan berangkat tepat pukul 06.21, kenyataan yang terjadi adalah KA 262 datang pukul 06.30 mengalami kelambatan 12 menit dan berangkat pukul 06.34 mengalami kelambatan menjadi 13 menit. Penambahan kelambatan di Stasiun Kalibaru dikarenakan naik turunnya penumpang yang

begitu banyak. Selanjutnya KA 262 berangkat lepas Stasiun Kalibaru dengan ketentuan batas kecepatan maksimum yang diperbolehkan adalah 65 Km/ jam. Menurut T 100 KA 262 melalui stasiun-stasiun yang berjalan langsung antara lain; Stasiun Mrawan, lepas Stasiun Mrawan seharusnya pukul 06.30, tapi lepas pukul 06.54 sehingga mengalami kelambatan 24 menit. Stasiun Garahan, berjalan langsung dan lepas Stasiun Garahan seharusnya pukul 06.41, tapi kenyataannya lepas pukul 07.13 sehingga kelambatan bertambah menjadi 32 menit. Stasiun Sempolan, berjalan langsung dan lepas Stasiun Sempolan seharusnya pukul 06.46 tapi kenyataannya lepas Stasiun Sempolan adalah pukul 07.17 sehingga kelambatannya menjadi 31 menit. Berkurangnya kelambatan ini dikarenakan lintasan yang dilalui menurun. Sebelum KA 262 melintas di Stasiun Sempolan, PPKA Stasiun Sempolan meminta kepada PPKA Stasiun Ledokombo (stasiun berikutnya) untuk mempersiapkan dan memeriksa spoor yang akan dilalui KA 262 dan memastikan aman. Kemudian PPKA Ledokombo menerima kabar dari PPKA Sempolan bahwa KA 262 lepas dari Stasiun Sempolan pukul 07.17. Selanjutnya PPKA Ledokombo yang saat itu bertugas adalah; Kodjin, 51 tahun, Pt I/ LI, Nipp 19335, meminta kepada PPKA Stasiun Kalisat yang waktu itu berdinis adalah Slamet S., Ptd I/ LI, Nipp 45923, untuk mempersiapkan dan memeriksa spoor yang akan dimasuki KA 262. Selanjutnya PPKA Stasiun Ledokombo langsung menarik aman semboyan 5 (sinyal masuk Ledokombo pihak Sempolan) + pukul 07.21. Sekitar pukul 07.23 KA 262 melintas di Stasiun Ledokombo berjalan langsung. Setelah melewati wesel I (wesel atau percabangan lintasan rel kereta api terjauh yang akan dilewati KA tersebut), tiba-tiba PPKA Ledokombo melihat rangkaian kereta paling akhir berjalan oleng secara hebat dan mengeluarkan debu tebal. Melihat hal tersebut PPKA Ledokombo berusaha menghentikan KA 262 dengan menarik sinyal masuk Ledokombo pihak Kalisat, tapi KA 262 tidak berhenti.

05. Di sini saya kurang memahami berbagai macam istilah yang digunakan di dalam operasi kereta api dapat dijelaskan istilah-istilah tersebut?-----

05. Mengenai istilah yang sering digunakan di dalam operasi kereta api sangat banyak sekali, sebagian besar masih peninggalan jaman Belanda karena peraturan baku tentang perkeretaapian tersebut masih menggunakan aturan peninggalan Belanda yang sudah disesuaikan dengan perkembangan sekarang. Misalnya tentang istilah T 100 adalah grafik perjalanan kereta api yang terlukis dan tercatat untuk kereta api yang berjalan setiap hari atau untuk kereta api yang berjalan

tidak setiap hari tetapi sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan. Atau dengan kata lain bahwa grafik perjalanan kereta api tersebut adalah jadwal waktu berangkat, waktu datang, waktu bersilang dengan kereta api lain, dan kapan kereta api itu bersusulan. Jika terjadi keterlambatan dengan salah satu perjalanan kereta api akan mengakibatkan perjalanan kereta api yang lain terhambat juga.

06. Kembali pada kejadian kecelakaan tersebut, lalu melihat adanya ketidakberesan atau adanya keganjilan dengan perjalanan kereta api pada saat itu, apa tindakan yang dilakukan oleh pegawai atau petugas yang kebwtulan bertugas saat itu?-----

06. Tindakan selanjutnya PPKA Ledokombo langsung menghubungi DK/ OC dengan memberitahukan perihal tersebut agar mengadakan hubungan dengan masinis KA 262. Tetapi DK/ OC memberitahukan bahwa lokomotif KA 262 BB 301 18 tidak ada radio loko. Sekitar pukul 07.58 datang PJJ no. 12 yang ke PPKA Ledokombo memberitahukan bahwa rangkaian kereta terakhir KA 262 telah terguling di Km 6+300 antara Ledokombo dengan Kalisat lintas Banyuwangi-Surabaya. Kemudian hal ini dilaporkan PPKA kepada DK/ OC. Dari hasil penelitian proses terjadinya peristiwa luar biasa tersebut adalah di dalam peristiwa ini faktor penyebabnya ialah karena as roda K3 64606 no.3 dari arah KA putus. PPKA Stasiun Ledokombo tidak berhasil menghentikan KA 262 dengan menggerakkan sinyal masuk Ledokombo pihak Kalisat. As retak lama tidak diketahui karena tertutup oleh *pot bearing* akibat kelelahan beban. Kondisi penumpang padat, sehingga berpengaruh kepada daya dukung as, dan saat melewati wesel ada guncangan. Rangkaian KA 262 melintasi wesel paling akhir Stasiun Ledokombo di Km 6+200, rangkaian akhir K3 64606 roda truck belakang no.3 dari arah KA 262, karena guncangan wesel, as yang retak kemudian putus lalu anjlok lebih dahulu diikuti roda no.4 dan terseret. Sehingga pada saat KA 262 melintasi BH 29 (jembatan kecil nomor 29), roda yang terseret membentur fondasi BH 29 ujung sebelah Jember, akibatnya kereta meloncat, alat perangkai kereta terlepas, dan terlempar, terguling dan jatuh ke tubuh baan. Dengan kondisi tubuh baan yang begitu curam menyebabkan kereta merosot ke sawah. Rangkaian KA 262 yang lain berhenti 100 meter dari K3 64606 yang merosot karena selang *air break* putus yang menyebabkan kereta berhenti.

07. Dengan kejadian tersebut akibat yang ditimbulkan, atau setidaknya akan mempengaruhi keadaan yang berhubungan dengan perjalanan kereta api, seperti bagaimana kondisi penumpang, bahkan kondisi kereta api itu sendiri?-----

07. Akibat yang ditimbulkan oleh peristiwa tersebut adalah sebagai berikut; Korban manusia, tercatat sekitar 45 orang penumpang dari kereta K3 64606

mengalami luka-luka ringan dan luka agak berat, Terhadap perjalanan kereta api di lintasan Surabaya Banyuwangi atau sebaliknya dapat dijelaskan; Terjadi rintang jalan mulai pukul 07.30 WIB sampai dengan pukul 17.07 WIB. Semua KA tidak dapat lewat dan penumpang kereta api yang melewati lintas tersebut *over stafen*. KA 271 (Kereta Api Blambangan) Probolinggo-Banyuwangi tertahan di Stasiun Kalisat KA 176 (Kereta Api Cepat Sritanjung) Banyuwangi-Lempuyangan Yogyakarta tertahan di Stasiun Sempolan, KA 274 (Kereta Api Pandan Wangi) Banyuwangi-Jember tertahan di Stasiun Kalibaru, KA 265 (Kereta Api Cepat Rengganis) Malang-Banyuwangi tertahan di Stasiun Arjasa, KA 126 (Kereta Api Ekspres Siang Mutiara Timur) Banyuwangi-Surabaya tertahan di Stasiun Kalibaru, Kerusakan material yang dialami sebagai akibat peristiwa luar biasa tersebut adalah; Dinas Traksi Kereta, kereta K3 64606 mengalami rusak ringan, Dinas Jalan, Jembatan dan Bangunan, 335 buah bantalan rel dari kayu rusak, 75 buah bantalan jembatan rusak, 90 meter kubik kricak turun dari badan rel, rel di tempat kejadian rusak, 5 unit BH (jembatan kecil) cacat.

08. Untuk korban penumpang kereta api tersebut bagaimana?-----
08. Tindakan yang diambil oleh pihak P.T. Kereta Api (Persero) secara cepat adalah menolong korban luka dibantu masyarakat setempat, dibawa ke Rumah Sakit Umum Daerah dr. Soebandi Jember, Puskesmas Ledokombo, Puskesmas Sumber Jambe dan Puskesmas Kalisat. Untuk penumpang yang selamat segera dipindahkan ke kereta lain. Serta segera membebaskan rintang jalan.-----
09. Jika terjadi kecelakaan kereta api seperti kasus yang terjadi pada kereta api cepat Rengganis jurusan Banyuwangi-Malang tersebut bagaimana tindakan perusahaan dalam hal ini P.T. Kereta Api (Persero)?-----
09. Tentu saja P.T. Kereta Api (Persero) akan langsung mengambil tindakan secepat dan setepat mungkin. Artinya bahwa begitu terjadi kecelakaan kereta api misalnya pada kecelakaan kereta api Rengganis tersebut, tindakan pertama yang dilakukan adalah tindakan pengamanan. Pengamanan terhadap korban kecelakaan, pengamanan sarana dan prasarana kereta api yang mengalami musibah, serta pengamanan kereta api lain. Jika terdapat korban luka segera dibawa ke rumah sakit terdekat untuk mendapat pertolongan, demikian juga korban yang meninggal misalnya. Selanjutnya jika memungkinkan kereta api yang mengalami musibah tersebut untuk melanjutkan perjalanan, maka segera melanjutkan perjalanan. Kemudian secepat mungkin untuk menghilangkan rintang jalan akibat kecelakaan tersebut sehingga

- perjalanan kereta api yang lain tidak terganggu.-----
10. Jika diamati lebih mendalam, kecelakaan kereta api tidak hanya terjadi sekali saja tapi sudah pernah berkali-kali. Berkaitan dengan kecelakaan kereta api tersebut, apa yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api tersebut?-----
10. Banyak sekali yang bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan kereta api, Secara garis besar sebab-sebab terjadinya kecelakaan kereta api dikarenakan oleh beberapa faktor antara lain sebagai berikut; Faktor manusia. Faktor manusia yang dimaksud adalah kesalahan manusia (*human error*) atau kelalaian manusia. Artinya petugas yang terlibat langsung atau tidak langsung, tidak menjalankan dengan sengaja atau lalai, berbagai peraturan yang sudah digariskan di dalam operasi kereta api. Operasi kereta api adalah berjalannya kereta api sejak dari Stasiun awal pemberangkatan hingga sampai pada Stasiun tujuan akhir.-----
11. Ada berapa petugas yang terlibat di dalam operasi kereta api atau berapa macam petugas yang terlibat di dalam operasi kereta api tersebut?-----
11. Masinis dan Asisten Masinis (juru api)/ *stoker*. Masinis adalah pengemudi lokomotif. Sedangkan asisten masinis adalah pembantu masinis yang harus bisa melayani masinis. Masinis dan asisten masinis bertanggungjawab atas lokomotif yang dijalankan beserta rangkaian kereta yang mereka bawa. Sebelum digunakan untuk menarik rangkaian kereta, masinis dan/ atau asisten masinis harus mengetahui kondisi lokomotif tentang; nomor lokomotif, tangki bahan bakar, suhu air pendingin, tekanan pelumas, suhu transmisi, tekanan rem angin. Pada saat menjalankan lokomotif atau menarik rangkaian, masinis dan/ atau asisten masinis harus mengetahui dan memperhatikan; jumlah rangkaian, batas maksimum kecepatan yang harus dijalankan di setiap lintasan, rambu-rambu atau sinyal-sinyal atau semboyan-semboyan yang harus dimengerti dan dipahami betul, tabel kereta api yang berisi laporan perjalanan kereta api, Kondektur Perjalanan atau Kondektur Pemimpin. Kondektur perjalanan ialah seseorang pegawai yang disertai pimpinan dan kekuasaan sepenuhnya atas kereta api di luar lingkungan Stasiun. Selain itu juga mengontrol penumpang, kondektur bertanggungjawab atas jalannya kereta api dan harus mengetahui kapan; kereta api boleh berangkat, kereta api berhenti, berhenti luar biasa, melanjutkan perjalanan kembali, kereta api bersilang, di mana tempat persilangan, bersusulan dan di mana tempat bersusulan, Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA). Pemimpin Perjalanan Kereta Api adalah seorang pegawai di Stasiun atau di pos yang tidak termasuk lingkungan salah satu Stasiun, yang disertai tugas melakukan segala tindakan untuk menjamin keamanan dan ketertiban perjalanan kereta

api dan segala sesuatu yang langsung bersangkutan dengan itu. Tugas Pemimpin Perjalanan Kereta Api antara lain adalah; mengizinkan kereta api untuk berangkat, tidak mengizinkan untuk berangkat atau memberhentikan perjalanan kereta api, selalu berhubungan dengan Stasiun terdekat tentang berita kereta api yang akan masuk di Stasiun di mana dia berada, mengadakan persilangan kereta api, membatalkan persilangan dan memindahkan persilangan kereta api, Menentukan kereta api bersusulan, membatalkan keberangkatan kereta api, mengatur dan memeriksa serta menyiapkan *spoor* yang akan dilalui kereta api. Plka (Pelayan Kereta Api). Pelayan kereta api adalah orang yang bertugas untuk melayani hal teknis kereta api, antara lain tugasnya adalah mengawasi; tiap rangkaian sambungan, selang *air break*, roda, sepatu rem atau pengikat roda, semboyan 21 yaitu tanda akhir rangkaian, Petugas teknisi lainnya seperti *runner AC*. Adalah seseorang yang tugasnya berkaitan dengan tenaga listrik rangkaian kereta api tersebut seperti lampu, kipas angin atau AC.

12. Peraturan yang mengatur apa saja yang harus dipatuhi oleh pegawai atau petugas di dalam operasi kereta api?

12. Peraturan tersebut banyak sekali, tetapi sebelum menjadi pegawai, seluruh petugas dibekali pendidikan tentang berbagai hal termasuk juga peraturan operasi kereta api tersebut. Hal yang perlu dan harus diketahui adalah; Arti Istilah, istilah-istilah yang lazim dipakai di dalam operasi kereta api harus dipahami dan dimengerti oleh para petugas agar tidak terjadi salah penafsiran atau salah persepsi di antara para petugas yang lainnya. Penyelenggaraan Urusan Perjalanan Kereta Api dan Urusan Langsir. Penyerahan Kewajiban Pemimpin Perjalanan Kereta Api dan Pengawas Peron Kepada Penggantinya. Jenis dan Kecepatan Kereta Api. Kereta api menurut sifatnya dibagi atas; kereta api biasa, kereta api fakultatif, kereta api luar biasa. Kereta api biasa adalah kereta api yang perjalanannya terlukis secara grafis pada lembaran yang dengan singkat disebut grafik (T 100), tertulis dalam daftar waktu jika ada, dan berjalan tiap hari atau pada hari yang ditentukan dalam grafik dan dalam daftar waktu itu. Kereta api fakultatif adalah kereta api yang tertulis dalam grafik dan tertulis dalam daftar waktu, tetapi hanya dijalankan bilamana dibutuhkan. Sedangkan kereta api luar biasa adalah kereta api yang perjalanannya tidak tertulis dalam grafik dan tidak tertulis dalam daftar waktu, tetapi ditetapkan menurut kebutuhan. Laporan Harian Masinis. Paling lambat lima menit sebelum kereta api berangkat di stasiun permulaan, masinis sendiri atau

melalui perantara asisten masinis harus membawa laporan hariannya kepada pengawas peron untuk diisi catatan yang perlu bagi masinis dan harus ditandatangani. Pemeriksaan Kereta Api Sebelum Berangkat. Di stasiun permulaan, di stasiun antara tempat menambah atau melepas kereta atau gerobak, demikian juga dengan hal lain-lain di stasiun lainnya bilamana ada kesempatan, pengawas peron dan kondektur pemimpin harus memeriksa kereta api yang dipimpin, untuk meyakinkan; bahwa pada lokomotif, kereta dan gerobak dalam rangkaian tidak terdapat atau terlihat cacat yang dalam perjalanan dapat menimbulkan kecelakaan, bahwa rangkaian diatur menurut aturan, bahwa semboyan pada kereta api yang harus diperlihatkan telah dipasang pada tempatnya, alat semboyan dan lain-lain dan alat yang tidak tersimpan dalam kamar inventaris yang disegel, tersedia pada tempatnya dengan keadaan yang baik, bahwa jumlah rem yang dilayani tepat jumlahnya dan terbagi rata, serta harus melakukan percobaan rem sebelum kereta api berangkat. Pemberangkatan Kereta Api. Kereta api tidak boleh berangkat dari stasiun menuju ke stasiun selanjutnya sebelum ada keyakinan, sebelum kereta api yang berjalan di mukanya telah sampai pada stasiun selanjutnya. Atau kereta api tidak boleh berangkat dari suatu stasiun menuju ke stasiun selanjutnya, sebelum terdapat keyakinan bahwa dari stasiun di mukanya tidak ada kereta api yang berjalan atau sedang berangkat menuju stasiun itu. Tempat Lokomotif. Lokomotif kereta api lazimnya ditempatkan di muka sekali dan dalam kereta api motor yang ditempatkan paling muka ialah tempat pengemudi (masinis). Perjalanan Kereta Api di Jalan Bebas. Kereta api harus dijalankan dengan kecepatan yang tetap yang telah ditentukan sebelumnya dan diberitahukan kepada masinis.

13. Selain karena faktor kesalahan manusia, adakah penyebab lain dari kecelakaan kereta api tersebut?

13. Tentu saja ada, dari hasil evaluasi selama ini dapat dikelompokkan, bahwa selain adanya kesalahan manusia sebagai penyebab kecelakaan kereta api ada juga penyebab lain yaitu; terjadinya kecelakaan kereta api adalah faktor sarana dan prasarana. Maksudnya adalah bahwa sarana dan prasarana yang berhubungan langsung dengan operasi kereta api terdapat kekurangan sehingga dengan adanya kekurangan sebagaimana telah ditentukan dalam standar perkeretaapian, maka sangat dimungkinkan terjadinya kecelakaan kereta api. Atau lebih tepat dikatakan bahwa kondisi fisik sarana dan prasarana yang tidak sesuai dengan kebutuhan bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan kereta api. Di dalam ketentuan undang-

undang tentang perkeretaapian (Undang-undang Nomor 3 Tahun 1992) yang dimaksud sarana adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas rel. Sedangkan prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan. Selain sarana dan prasarana, ada juga fasilitas penunjang kereta api yaitu segala sesuatu yang melengkapi angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api. Sarana yang dimaksud adalah kereta api. Kereta api yaitu kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya yang akan ataupun yang sedang bergerak di jalan rel. Sarana kereta api tersebut adalah lokomotif, kereta atau gerobak dan kereta rel listrik dan kereta rel disel. Kesalahan teknis lainnya adalah prasarana kereta api. Yang dimaksud sarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan. Penyebab kecelakaan kereta api bisa terjadi apabila pada prasarana kereta api ada gangguan. Penyebab kecelakaan kereta api yang lain adalah adanya suatu keadaan yang memaksa atau *overmach*, dengan kata lain yaitu suatu keadaan di luar kemampuan manusia. Keadaan tersebut adalah keadaan kondisi alam yang kebetulan sedang tidak bersahabat. Misalnya adanya banjir, tanah longsor dan lain sebagainya yang termasuk bencana alam. Bencana banjir yang terjadi secara tiba-tiba dan tidak diketahui sebelumnya akan menyebabkan perjalanan kereta api terganggu. Jika jembatan yang dilalui kereta api mengalir di bawahnya sungai yang sedang meluap, bisa dimungkinkan banjir tersebut akan menghancurkan atau merusak jembatan. Dan apabila sedang melintas kereta api di atasnya, maka kereta api akan tercebur ke sungai atau terbawa arus. Bencana alam tanah longsor, juga bisa menyebabkan kecelakaan kereta api karena struktur tanah yang dibangun rel akan turun sehingga rel tidak berfungsi sebagaimana semestinya. Penyebab kecelakaan kereta api oleh faktor manusia bukan berarti tidak ada, namun jarang sekali terjadi yang demikian. Kereta api bisa mengalami kecelakaan karena unsur sabotase. Sabotase dari pihak luar bukanlah sesuatu yang tidak mungkin. Sabotase yang dimaksud adalah orang yang secara sengaja dan sadar merusak atau membuat terganggunya perjalanan kereta api sehingga mengakibatkan tergulingnya kereta api atau sampai terjadi tabrakan. Dapat dicontohkan sebagai berikut; menaruh benda yang besar dan keras melintang di jalan rel, sehingga membuat kereta api menjadi

- terguling, melepas rantai persambungan kereta api, merusak sinyal atau rambu yang mengatur perjalanan kereta api, dan lain sebagainya.
14. Kembali pada terjadinya kecelakaan kereta api Rengganis yang terjadi pada tanggal 25 Desember 2001, apa yang menjadi penyebabnya?
14. Telah diketahui bahwa pada hari Selasa tanggal 25 Desember 2001 KA 262, Rengganis jurusan Banyuwangi-Malang, berhenti luar biasa (BLB) di Km 6+3/4 antara Stasiun Ledokombo dan Stasiun Kalisat. Hal ini dikarenakan K3 64606, rangkaian akhir anjlok dan terlepas dari rangkaian KA 262 atau terlempar keluar rel. Di dalam peristiwa ini faktor penyebabnya ialah karena as roda K3 64606 nomor 3 dari arah kereta api putus. Pemimpin Perjalanan Kereta Api Stasiun Ledokombo tidak berhasil memberhentikan KA 262 dengan menggerakkan sinyal masuk Ledokombo pihak Kalisat. Setelah peristiwa itu terjadi, maka segera dilakukan penanganan secara cepat dan mencari sebab musabab terjadinya kecelakaan kereta api tersebut.
15. Bagaimana pihak P.T. Kereta Api (Persero), melakukan penelitian untuk mendapatkan hasil yang dikehendaki yaitu mengetahui apa yang menjadi penyebab kecelakaan kereta api tersebut?
15. Begini, begitu terjadi kecelakaan kereta api, dalam hal ini kereta api cepat Rengganis, maka seluruh petugas yang berwenang dan bertanggungjawab untuk mengatasi kecelakaan kereta api tersebut langsung bertindak untuk mengamankan semuanya seperti yang telah disebutkan sebelumnya. Selanjutnya pada waktu yang sesingkat mungkin, dibentuklah sebuah tim pencari fakta untuk mengungkap apa yang menjadi penyebab kecelakaan kereta api Rengganis tersebut. Kemudian tim pencari fakta tersebut melakukan berbagai analisis yang nantinya bisa digunakan untuk menemukan penyebab kecelakaan kereta api Rengganis tersebut.
16. Analisis tersebut apa saja?
16. Analisis Personal, Analisis ini berarti bahwa ditinjau dari sudut personal, yaitu para pegawai yang terlibat atau mengalami langsung peristiwa tersebut. Analisis Operasional, Operasional di sini adalah operasi kereta api yaitu berjalannya kereta api sesuai dengan ketentuan. Analisis Teknis, Secara teknis dapat dianalisis sebagai berikut; Kondisi rangkaian kereta api mulai dari berangkat dari Stasiun awal Banyuwangi Baru sampai ke Garahan baik. Kondisi lokomotif setelah dicek; tangki bahan bakar, tekanan minyak pelumas, air pendingin, tekanan udara rem, perlengkapan lokomotif, semua dalam keadaan baik, hanya radio loko tidak ada. Hal ini tidak diketahui karena lokomotif BB 301 18 adalah termasuk dipo induk Sidotopo. Keadaan enam buah kereta juga baik,

seluruh persambungan antar kereta juga tidak ada masalah. Sebelum berangkat dilakukan percobaan rem, dan rem bekerja dengan baik, karena tekanan udara rem normal. As roda retak lama tetapi tidak diketahui karena tertutup oleh pot bearing. Dalam keadaan demikian kereta tetap saja dioperasikan. Keadaan penumpang semakin lama semakin padat, beban terhadap kereta semakin bertambah sehingga berpengaruh terhadap daya dukung as. Di dalam perjalanan, saat berjalan langsung di Stasiun-Stasiun, ketika melewati wesel tentu saja terjadi guncangan pada as yang retak tersebut. Dari guncangan-guncangan itu, as yang retak semakin parah, sehingga roda yang as-nya putus keluar rel dan akhirnya terseret. Kemudian seluruh lintasan yang sudah atau akan dilalui tidak ada berita adanya gangguan atau perbaikan rel. sepanjang lintasan semua sinyal atau semboyan atau rambu-rambu berfungsi sebagaimana mestinya. Analisis Keadaan Alam, Pada bulan Desember masih termasuk musim hujan, sehingga bencana yang biasa mengancam adalah bencana banjir atau tanah longsor. Keadaan cuaca cukup baik sehingga sepanjang perjalanan KA 262 tidak menemui suatu keadaan alam yang tidak diduga seperti adanya banjir dan tanah longsor. Dengan demikian lintasan termasuk bangunan dan jembatan serta seluruh semboyan atau rambu tidak ada yang terganggu. Jika seluruh lintasan beserta bangunan, jembatan dan rambu-rambu terganggu akibat bencana alam, akan menyebabkan kecelakaan kereta api. Analisis Adanya Unsur Kesengajaan, Jika dilihat kejadiannya, tergulingnya kereta terakhir rangkaian KA 262 tidak ada unsur kesengajaan dari luar atau sabotase. Melalui pengawasan yang agak ketat sehingga sedikit kemungkinan celah yang bisa ditembus pihak luar maupaun dalam untuk melakukan sabotase. Analisis Bukti atau Data, Dari kejadian peristiwa luar biasa KA 262, diperoleh bukti atau data sebagai berikut; tanda bekas as putus pada roda. Diameter normal 120 mm, diameter putus baru 50 mm, diameter putus lama 70 mm. Hal ini sebetulnya dapat dikatakan bahwa K3 64606 tidak layak untuk jalan karena bisa berakibat membahayakan perjalanan kereta itu sendiri. Semestinya as roda yang retak harus diperbaiki terlebih dahulu atau diganti. Kemudian dari kenyataan ini bisa dikatakan bahwa retaknya as roda bukan kesengajaan. Adanya tanda bekas roda mulai keluar rel yaitu setelah melewati wesel nomor 1 Stasiun Ledokombo sampai pada posisi kereta terguling. Di sini sudah jelas bahwa kereta sudah anjlok sejak melintas di Stasiun Ledokombo, tetapi sejauh lebih dari 2 Km pegawai yang berdinan di KA 262 tidak ada

yang tahu sama sekali. Terdapat tanda bekas bogie terseret sampai dengan di tempat K3 64606 terguling di sawah. Jadi sebelum merosot ke sawah sempat terseret. Jarak antara kereta yang terjatuh sampai dengan rangkaian akhir kereta api berhenti sejauh 100 meter. Hal ini menunjukkan bahwa kereta api berhenti dengan pengereman tidak normal, artinya jika kereta berjalan dengan kecepatan 65 Km/ jam, dengan pengereman normal akan berhenti setelah lebih dari 100 meter. Berhentinya kereta api tersebut akibat putusnya selang *air brake*, kondisi K3 64606, dapat diuraikan sebagai berikut; kereta buatan tanggal 26 Desember 1964, pemeriksaan akhir 15 Nopember 2000, pemeriksaan akhir yang akan datang 15 Nopember 2002, Km tempuh pada tanggal 25 Desember 2001 194.890 Km. Melihat kondisi tersebut dapat dikatakan bahwa umur kereta tersebut sejak tanggal pembuatan hingga kejadian sudah 37 tahun, hampir 40 tahun. Kemudian jarak yang ditempuh sudah ratusan ribu kilometer. Hal ini tentu saja memungkinkan terjadi kerusakan akibat dimakan usia, walaupun setiap dua tahun sekali dilakukan pemeriksaan akhir. Dengan demikian, dari keterangan para pegawai, analisis personal, analisis operasional, analisis teknis, analisis keadaan alam dan analisis adanya unsur kesengajaan atau sabotase, yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan kereta api KA 262 Rengganis jurusan Banyuwangi-Malang adalah murni faktor teknis dan faktor manusia, tidak ada unsur kesengajaan.

17. Jadi bagaimana kesimpulan tentang penyebab terjadinya kecelakaan kereta api tersebut?-----

17. Faktor utamanya, as retak tidak dapat diketahui karena tertutup oleh *pot bearing*, kondisi penumpangnya sangat padat sejak pemberangkatan di Stasiun awal, sehingga berpengaruh terhadap daya dukung as. Faktor pendukung, selama melintasi Stasiun-Stasiun yang berjalan langsung, kereta api berjalan dengan kecepatan yang cukup tanggi sehingga ada guncangan pada saat melintasi wesel yang berakibat retak pada as roda semakin parah hingga akhirnya putus, kondisi penumpng padat, sehingga posisi kondektur, runer AC dan Plka tetap tidak berubah hanya di satu tempat saja. Posisi kondektur pada kereta nomor 1 dari depan, sedangkan runer AC dan Plka berada pada kereta nomor 2 dari depan. Seharusnya posisi kondektur, runer AC dan Plka berada di tiap-tiap kereta tiap saat tertentu sehingga apabila terjadi sesuatu dapat segera diketahui.-----

18. Selanjutnya apa tindakan yang diambil oleh P.T. Kereta Api (Persero) terhadap para pegawai yang telah lalai menjalankan tugasnya tersebut?-----

18 Berdasarkan analisis bahwa penyebab terjadinya

kecelakaan kereta api tersebut adalah faktor teknis dan faktor kesalahan manusia, maka, masinis Mawardi, asisten masinis Moch. Iman Friyanto, kondektur pemimpin Sutjipto, Plka Quma'at, runer AC Ngadi, bersalah karena tidak mengetahui secara cepat tentang anjloknya rangkaian akhir dari KA 262 sehingga kereta tersebut terguling dan kereta api berhenti luar biasa karena rangkaian putus atau mengerem sendiri. Sehingga atas kesalahan mereka, menyebabkan orang lain luka-luka yaitu penumpang yang berada di K3 64606. Sehubungan dengan hal itu, maka pegawai yang terlibat atau mengalami secara langsung terjadinya kecelakaan kereta api tersebut diberi sanksi berupa; Masinis Mawardi, Ptd/ TI Nipp. 27281, mendapat hukuman berupa penundaan kenaikan gaji berkala untuk paling lama satu tahun, tidak boleh berdinis jalan sebagai masinis. Ijin untuk menjalankan kereta api dicabut, Asisten masinis Moch. Iman Friyanto, Ptd I/ TI Nipp. 44156, mendapat hukuman berupa penundaan kenaikan gaji berkala paling lama satu tahun. Selanjutnya asisten masinis Moch. Iman Friyanto dialih tugaskan sebagai petugas chek di Dipo Lokomotif Banyuwangi. Termasuk tidak boleh berdinis jalan, Kondektur pemimpin Sutjipto, Ptd I/ LI Nipp. 25344, mendapat hukuman berupa tidak diperbolehkan dinis jalan sebagai kondektur pemimpin, penundaan kenaikan gaji berkala selama satu tahun, dialih tugaskan sebagai petugas di Stasiun Probolinggo, Runer AC Ngadi, Ptd/ Te Nipp. 19753, mendapat hukuman berupa penundaan kenaikan gaji berkala paling lama satu tahun, tidak diperbolehkan lagi untuk berdinis jalan sebagai runer AC rangkaian kereta api dan dialih tugaskan sebagai petugas di Dipo Kereta Banyuwangi. Plka Quma'at, Jr/ Tr Nipp. 44231, mendapat hukuman berupa tidak boleh berdinis lagi sebagai Plka kereta api, dan dialih tugaskan di PUK (pengawas urusan kereta) sebagai staf, juga penundaan kenaikan gaji berkala selama satu tahun.

18. Mengapa pihak dinyatakan bersalah tidak diajukan saja ke kepolisian sampai ke pengadilan, karena menurut hukum pidana, lalai menjalankan tugas yang mengakibatkan orang lain luka-luka termasuk dapat dipidana?-----

18. Itulah yang terjadi pada perusahaan kereta api. Jika akibatnya sangat besar artinya korban yang meninggal begitu banyak, maka jelas pihak yang bersalah secara tegas dan nyata melakukan kesalahan bisa kita ajukan ke kepolisian. Pada kasus tergulingnya kereta api Rengganis, secara teoritis memang adanya kesalahan para petugas berupa kelalaian dalam menjalankan tugas. Tetapi jika berkaitan adanya faktor teknis yang menjadi penyebab kecelakaan kereta api, maka para petugas tersebut bisa dikatakan mengalami keadaan di

luar jangkauan kemampuan manusia, atau suatu keadaan yang memaksa di luar dugaan. Oleh karena itu hukuman berupa sanksi tersebut hanya bersifat kedisiplinan. Selanjutnya untuk pertanggungjawaban pihak P.T. Kereta Api (Persero) memberikan santunan ganti kerugian untuk biaya perawatan korban luka. Dan jika ada sampai yang meninggal diberikan santunan jasa raharja.

19. Apakah kejadian yang menimpa kereta api Rengganis tersebut sebelumnya pernah terjadi pada waktu yang lalu? Kalau memang pernah terjadi mengapa hal ini sampai terulang kembali?

19. Sebenarnya, yang namanya kecelakaan kereta api ini tidak hanya pertama kalinya ini terjadi, tetapi memang pada prinsipnya yang menjadi penyebab kecelakaan kereta api adalah faktor-faktor yang sudah dikemukakan terdahulu. Sehingga untuk pencegahannya perlu diambil langkah langkah pencegahan dengan bertitik tolak pada penyebab kecelakaan kereta api tersebut. Dari sini akan ada suatu solusi bagaimana agar supaya tidak terjadi kecelakaan kelak di kemudian hari.

Jember, Juli 2002  
a.n. Kepala Daerah Operasi IX  
P.T. Kereta Api (Persero) Jember  
Kepala Seksi Administrasi  
Kepala Sub Seksi SDM



I S M A I L  
NIP. 36821

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 13 TAHUN 1992  
TENTANG  
PERKERETAAPIAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang :

- a. bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkokuh ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
- b. bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional, mempunyai karakteristik pengangkutan secara masal dan keunggulan tersendiri, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan perannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
- c. bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur perkeretaapian yang ada pada saat ini tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
- d. bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan perkeretaapian sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasilguna dan berdayaguna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai perkeretaapian dalam Undang-undang.

Mengingat :

Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1) dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945.

Dengan persetujuan

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG TENTANG PERKERETAAPIAN.

BAB I  
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan :

1. Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem;
2. Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel;
3. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu sama lain yang menghubungkan berbagai-tempat sehingga merupakan satu sistem;
4. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatannya;
5. Fasilitas keselamatan perkeretaapian adalah perangkat bangunan, peralatan, dan perlengkapan yang digunakan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan perjalanan kereta api;
6. Sarana kereta api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel;
7. Prasarana kereta api adalah jalur dan stasiun kereta api termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan.
8. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jasa kereta api;
9. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang;
10. Badan penyelenggara adalah badan usaha milik negara yang melaksanakan peyelenggaraan angkutan kereta api;

BAB II  
ASAS DAN TUJUAN

Pasal 2

Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, dan percaya pada diri sendiri.

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara masal, menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas, serta sebagai pendorong dan penggerak pembangunan nasional.

BAB III  
PEMBINAAN

Pasal 4

Perkeretaapian dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

Pasal 5

- (1) Pembinaan perkeretaapian diarahkan untuk meningkatkan peran serta angkutan kereta api dalam keseluruhan moda transportasi secara terpadu.
- (2) Ketentuan mengenai pembinaan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

BAB IV  
PENYELENGGARAAN

Pasal 6

- (1) Perkeretaapian diselenggarakan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya diserahkan kepada badan penyelenggara yang dibentuk untuk itu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Peraturan Pemerintah

**Pasal 11**

Pemerintah mengembangkan rancang bangun dan rekayasa perkeretaapian.

**Pasal 12**

- (1) Pengoperasian prasarana dan sarana kereta api hanya dapat dilakukan oleh tenaga-tenaga yang telah memenuhi kualifikasi keahlian.
- (2) Persyaratan keahlian dan tata cara mendapatkan kualifikasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur dengan Peraturan Pemerintah.

**Pasal 13**

Untuk kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, Pemerintah menetapkan pengaturan mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan, dan daerah pengawasan jalan termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya.

**Pasal 14**

- (1) Dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangun lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, serta menempatkan barang pada jalur kereta api, baik yang dapat mengganggu pandangan bebas, maupun dapat membahayakan keselamatan kereta api.
- (2) Ketentuan mengenai larangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**Pasal 15**

- (1) Perencanaan antara jalur kereta api dengan jalan dibuat dengan prinsip tidak sebidang.
- (2) Pengecualian terhadap prinsip sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), hanya dimungkinkan dengan tetap mempertimbangkan keselamatan dan kelancaran, baik perjalanan kereta api maupun lalu lintas di jalan.
- (3) Ketentuan mengenai perpotongan dan pengecualiannya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

atas dasar kerjasama dengan badan penyelenggara.

- (3) Bentuk dan syarat-syarat kerjasama sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan pemerintah.

**Pasal 7**

- (1) Untuk menunjang kegiatan badan usaha di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kewirwisahan oleh badan usaha yang bersangkutan dapat digunakan kereta api khusus.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

**BAB V  
PRASARANA DAN SARANA**

**Pasal 8**

- (1) Pemerintah menyediakan dan merawat prasarana kereta api.
- (2) Penyediaan dan perawatan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat dilimpahkan kepada badan penyelenggara.
- (3) Pengusahaan prasarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan oleh badan penyelenggara.

**Pasal 9**

- (1) Badan penyelenggara menyediakan dan merawat sarana kereta api.
- (2) Penyediaan dan perawatan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dapat dilakukan oleh badan usaha lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2), dengan cara kerjasama dengan badan penyelenggara.
- (3) Pengusahaan sarana sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan oleh badan penyelenggara.

**Pasal 10**

- (1) Prasarana dan sarana kereta api yang dioperasikan wajib mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Untuk memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terhadap setiap prasarana dan sarana kereta api dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Dalam hal terjadi perpotongan jalur kereta api dengan jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

#### Pasal 17

- (1) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan/atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api, dilaksanakan dengan cara yang tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan pembangunan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

#### Pasal 18

Badan penyelenggara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1), berwenang melarang siapapun:

- a. berada di daerah manfaat jalan kereta api;
- b. menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api;
- c. menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain selain untuk angkutan kereta api;
- d. berada di luar tempat yang disediakan untuk angkutan penumpang dan/atau barang;
- e. mengganggu ketertiban dan atau pelayanan umum.

#### Pasal 19

- (1) Stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api.
- (2) Kecuali dalam hal-hal tertentu yang ditetapkan oleh badan penyelenggara, naik-turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang hanya dapat dilakukan di stasiun.

#### Pasal 20

- (1) Selain berfungsi sebagai tempat naik atau turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang, di stasiun dapat dilakukan kegiatan usaha

(2) ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut oleh Menteri.

## BAB VI JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN KERETA API

### Pasal 21

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api diselenggarakan secara terpadu dalam satu kesatuan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi secara keseluruhan.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api disusun dalam jaringan pelayanan angkutan antar kota dan jaringan pelayanan angkutan kota.

### Pasal 22

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas utama, melayani angkutan jarak jauh dan sedang.
- (2) Jaringan pelayanan angkutan kereta api antar kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) yang berfungsi sebagai pelayanan lintas cabang, melayani angkutan jarak sedang dan dekat.

### Pasal 23

Jaringan pelayanan angkutan kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2), berfungsi sebagai pelayanan lintas utama dalam satu sistem angkutan kota.

### Pasal 24

Angkutan kereta api khusus berfungsi untuk melayani kegiatan badan usaha tertentu di bidang industri, pertanian, pertambangan, dan kepariwisataan.

## BAB VII ANGKUTAN

### Pasal 25

- (1) Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang atau barang dilakukan

Struktur dan golongan tarif angkutan kereta api ditetapkan oleh Pemerintah.

#### Pasal 31

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, dimulai sejak diangkutnya penumpang dan/atau diterimanya barang dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.

#### Pasal 32

- (1) Pengirim dan atau penerima barang yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan badan penyelenggara dalam jangka waktu yang ditetapkan sesuai dengan syarat-syarat umum angkutan, dikenakan biaya penyimpanan barang.
- (2) Pengirim dan atau penerima barang hanya dapat mengambil barang setelah biaya sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilunasi.
- (3) Barang yang tidak diambil sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) lebih dari waktu tertentu dinyatakan sebagai barang tak bertuan dan dapat dijual secara lelang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 33

Pengangkutan barang berbahaya dilaksanakan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### Pasal 34

Badan penyelenggara wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28.

#### Pasal 35

- (1) Penderita cacat dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang angkutan kereta api.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah.

### BAB VIII PENYIDIKAN

#### Pasal 36

- (1) Selain Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pegawai Negeri

- (2) badan penyelenggara berdasarkan Undang-undang ini.
- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.

#### Pasal 26

Penumpang dan/atau barang yang telah memenuhi syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, wajib diangkut oleh badan penyelenggara.

#### Pasal 27

Jika terjadi pembatalan pemberangkatan perjalanan kereta api oleh badan penyelenggara, badan penyelenggara wajib mengembalikan jumlah biaya yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

#### Pasal 28

- (1) Badan penyelenggara bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna jasa dan atau pihak ketiga yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diberikan dengan ketentuan :
  - a. sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang dipertanggungjawabkan oleh badan penyelenggara.
  - b. besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

#### Pasal 29

- Badan penyelenggara diberi wewenang untuk :
- a. melaksanakan pemeriksaan terhadap pemenuhan syarat-syarat umum angkutan bagi penumpang dan atau barang.
  - b. melaksanakan penindakan atas pelanggaran terhadap syarat-syarat umum angkutan tersebut huruf a.
  - c. membatalkan perjalanan kereta api apabila dianggap dapat membahayakan keselamatan dan kepentingan umum;
  - d. menertibkan penumpang kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api.

Barangsiapa karena perbuatannya mengakibatkan rusaknya pintu perlintasan kereta api atau tanpa hak membuka pintu perlintasan kereta api pada waktu kereta api akan dan/atau sedang berjalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

**Pasal 39**

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

**Pasal 40**

Barangsiapa melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusaknya, mengurangi nilai atau tidak dapat berfungsi atau tidak dapat berfungsi secara sempurna sarana dan/atau prasarana kereta api dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara.

**Pasal 41**

Perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37, Pasal 39, dan Pasal 40 Undang-undang ini adalah pelanggaran.

**Pasal 42**

Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 menyebabkan matinya orang, luka berat atau cacat dapat dipidana sesuai dengan ketentuan dalam hukum pidana.

**BAB X**

**KETENTUAN LAIN-LAIN**

**Pasal 43**

- (1) Terhadap setiap kecelakaan kereta api harus dilakukan penelitian sebab-sebabnya.

tanggung jawabnya menjadi penjamin di bidang pelaksanaan, dapat diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang perkeretaapian.

- (2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berwenang untuk:

- a. melakukan pemeriksaan atas kebenaran laporan, pengaduan atau keterangan tentang adanya tindak pidana,
  - b. memanggil dan memeriksa saksi dan atau tersangka;
  - c. melakukan pengecekan, penyegelan dan atau penyitaan alat-alat yang digunakan untuk melakukan tindak pidana,
  - d. melakukan pemeriksaan tempat yang diduga digunakan untuk melakukan tindak pidana.
  - e. meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana,
  - f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - g. menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup bukti tentang adanya tindak pidana.
- (3) Pelaksanaan penyidikan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**BAB IX**

**KETENTUAN PIDANA C**

**- Pasal 37**

Barangsiapa membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang pada jalur kereta api, baik yang dapat mengganggu pandangan bebas maupun yang dapat membahayakan keselamatan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah) dan diwajibkan membayar ganti rugi kepada badan penyelenggara serta wajib membongkar ataupun menghilangkan gangguan dimaksud.

## BAB XI KETENTUAN PERALIHAN

### Pasal 44

Pada tanggal mulai berlakunya Undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan mengenai perkeretaapian dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-undang ini.

## BAB XII KETENTUAN PENUTUP

### Pasal 45

Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini, maka :

1. Algemeene Regelen betreffende den Aanleg en de Exploitatie van Spoor en Tramwegen, bestemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandsch Indie (Koninklijke Besluit, Staatsblad 1926 Nomor 26 jo. Staatsblad Nomor 295);
2. Algemeene Bepalingen betreffende de Spoor en Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 258);
3. Bepalingen betreffende den Aanleg en het Bedrijf der Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 259);
4. Bepalingen voor de Stadstramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 260);
5. Bepalingen Landelijk Tramwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 261);
6. Bepalingen Betreffende het Vervoer over Spoorwegen (Ordonnantie, Staatsblad 1927 Nomor 262);
7. Industriebaan Ordonnantie, Staatsblad 1885 Nomor 158 jo. Staatsblad 1938 Nomor 595.

### Pasal 46

Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 11 Mei 1992  
MENTERI/SEKRETARIS NEGARA

titd.

MOERDIONO

Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 11 Mei 1992  
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

titd.

SOEHARTO

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1992  
NOMOR 47

PENJELASAN  
ATAS  
UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 13 TAHUN 1992  
TENTANG  
PERKERETAAPIAN

UMUM

Bahwa berkat Rahmat Tuhan Yang Maha Esa Negara Republik Indonesia telah dianugerahi sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau, terletak memanjang di garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera, oleh karena itu mempunyai posisi dan peranan yang sangat strategis dalam hubungan antar bangsa.

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperluas roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri.

Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai pendorong, pemertumbuhan, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari peranannya, maka transportasi harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu, dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Untuk itu perlu dikembangkan berbagai moda transportasi dengan memperhitungkan karakteristik dan keunggulan moda yang bersangkutan, dalam kaitannya dengan jenis dan volume yang diangkut serta jarak tempuh yang harus dilayani.

mengangkut, baik penumpang maupun barang secara masal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda transportasi jalan raya untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintas, seperti angkutan kota.

Keunggulan dan karakteristik perkeretaapian tersebut perlu dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu, maka penyelenggaraannya mulai dari perencanaan dan pembangunan, pengusahaan, pemeliharaan, dan pengoperasiannya perlu diatur dengan sebaik-baiknya, sehingga terdapat keterpaduan dan keserasian serta keseimbangan beban antar moda transportasi yang pada akhirnya mampu meningkatkan penyediaan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang secara aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Keseluruhan hal tersebut di atas perlu diatur dalam satu Undang-undang.

Dalam Undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban serta tanggung jawab badan penyelenggara dan pengguna jasa terhadap kerugian pihak ketiga, yang timbul dari penyelenggaraan pelayanan angkutan kereta api.

Kecuali hal-hal tersebut di atas dan dalam rangka pembangunan hukum nasional serta untuk lebih mewujudkan kepastian hukum, melalui Undang-undang ini hendak dicapai penyederhanaan, penyesuaian, dan penggantian perundang-undangan di bidang perkeretaan yang berlaku ini, yaitu:

- a. Algemeene Regelen betreffende den Aanleg en de Exploitatie van Spoor en Tramwegen, bestemd voor Algemeen Verkeer in Nederlandsch Indië (Koninklijke Besluit, Staatsblad 1926 Nomor 26 jo. Staatsblad Nomor 295);
- b. Algemeene Bepalingen betreffende de Spoor en Tramwegen (Ordonantie, Staatsblad 1927 Nomor 258);
- c. Bepalingen betreffende den Aanleg en het Bedrijf der Spoorwegen (Ordonantie, Staatsblad 1927 Nomor 259);
- d. Bepalingen voor de Stadstramwegen (Ordonantie, Staatsblad 1927 Nomor 260);
- e. Bepalingen Landelijke Tramwegen (Ordonantie, Staatsblad 1927 Nomor 261);
- f. Bepalingen betreffende het Vervoer over Spoorwegen (Ordonantie, Staatsblad 1927 Nomor 262);

**Pasal 2**

Dalam ketentuan pasal ini yang dimaksud dengan :

- a. asas manfaat yaitu, bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan peri kehidupan yang berkeadilan bagi Warga Negara;
- b. asas adil dan merata yaitu, bahwa perkeretaapian harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- c. asas keseimbangan yaitu, bahwa perkeretaapian harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- d. asas kepentingan umum yaitu, bahwa perkeretaapian harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- e. asas keterpaduan yaitu, bahwa perkeretaapian harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antara moda transportasi;
- f. asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa perkeretaapian harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.

**Pasal 3**

Secara masal mengandung pengertian bahwa kereta api memiliki kemampuan untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah atau volume besar setiap kali perjalanannya.

**Pasal 4**

Pengertian dikuasai oleh Negara adalah bahwa Negara mempunyai hak penguasaan atas penyelenggaraan perkeretaapian, yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah.

yang sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Dalam Undang-undang ini hanya diatur hal-hal yang bersifat pokok, sedangkan yang bersifat teknis akan diatur dalam Peraturan Pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya.

**PASAL DEMI PASAL****Pasal 1****Angka 1**

Yang dimaksud dengan segala sesuatu dalam ketentuan ini meliputi perencanaan, pembangunan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan, pemeliharaan, pengaturan, pengendalian, pengawasan, penelitian dan pengembangan, serta pendidikan dan pelatihan.

**Angka 2**

Yang dimaksud dengan akan ataupun sedang bergerak di jalan rel adalah yang terkait dengan urusan perjalanan kereta api.

**Angka 3**

Pengertian menghubungkan berbagai tempat termasuk menghubungkan titik temu berbagai moda transportasi.

**Angka 4**

Cukup jelas.

**Angka 5**

Cukup jelas.

**Angka 6**

Cukup jelas.

**Angka 7**

Cukup jelas.

**Angka 8**

Cukup jelas.

**Angka 9**

Cukup jelas.

Aspek pengaturan mencakup perumusan dan penentuan kebijaksanaan umum maupun teknis antara lain berupa persyaratan keselamatan, perizinan dan penyelenggaraan angkutan kereta api.

Aspek pengendalian dilakukan, baik di bidang pembangunan maupun operasi berupa pengarahan dan bimbingan terhadap penyelenggaraan angkutan kereta api.

Aspek pengawasan adalah pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan kereta api.

**Pasal 5**

**Ayat (1)**

Peningkatan peranserta angkutan kereta api diutamakan untuk lintas jarak jauh dan angkutan kota.

Untuk lintas jarak jauh dengan pertimbangan bahwa sesuai karakteristiknya sebagai angkutan massal lebih efisien apabila dibandingkan dengan moda angkutan lainnya.

Sebagian angkutan kota, ditujukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan serta memperluas mobilitas orang secara massal.

Sedangkan untuk lintas jarak sedang lebih ditujukan untuk mempermudah dan menghimpun penumpang atau barang dari daerah pedesaan.

**Ayat (2)**

Dalam Peraturan Pemerintah akan diatur antara lain mengenai ketentuan paduan antara perkeretaapian dengan moda transportasi lainnya.

**Pasal 6**

**Ayat (1)**

Pelaksanaan penyelenggaraan angkutan kereta api oleh badan penyelenggara tidak mengurangi tanggung jawab Pemerintah dalam penyediaan prasarana dan sarana serta kualitas pelayanan kereta api.

**Ayat (2)**

Yang dimaksud badan usaha lain selain badan penyelenggara ialah badan hukum Indonesia.

Keikutsertaan badan hukum tersebut ialah dengan cara bekerjasama

**Ayat (3)**

Cukup jelas

**Pasal 7**

**Ayat (1)**

Penggunaan kereta api khusus semata-mata hanya untuk menunjang kegiatan pokok dari badan usaha di bidang industri, pertanian termasuk kehutanan dan perkebunan, pertambangan, kepariwisataan, dan tidak dipergunakan untuk angkutan umum.

Kegiatan kereta api khusus di bidang kepariwisataan dibatasi hanya pada taman rekreasi yang merupakan kesatuan dari usaha pokoknya dan tidak digolongkan sebagai angkutan umum.

Penyediaan, perawatan dan pengoperasian prasarana dan sarana kereta api khusus dilakukan oleh badan usaha yang bersangkutan.

**Ayat (2)**

Dalam Peraturan Pemerintah akan diatur antara lain mengenai cara dan syarat-syarat perizinan, keandalan, dan keselamatan.

**Pasal 8**

**Ayat (1)**

Penyediaan dan perawatan prasarana kereta api dilakukan oleh Pemerintah hanya terbatas bagi prasarana kereta api untuk umum dengan prinsip mengutamakan produksi dalam negeri.

**Ayat (2)**

Cukup jelas.

**Ayat (3)**

Cukup jelas

**Pasal 9**

**Ayat (1)**

Penyediaan dan perawatan sarana kereta api, dilakukan oleh badan penyelenggara dengan prinsip mengutamakan produksi dalam negeri.

**Ayat (2)**

Cukup jelas.

**Pasal 10**

**Ayat (1)**

Yang dimaksud dengan mempunyai keandalan dan memenuhi persyaratan keselamatan adalah kondisi prasarana dan sarana siap pakai dan secara teknis laik untuk dioperasikan.

**Ayat (2)**

Hasil pemeriksaan dan pengujian dinyatakan dengan pemberian tanda lulus pemeriksaan dan pengujian.

Khusus untuk hasil pemeriksaan dan pengujian sarana kereta api di dalamnya juga dimuat daya angkut maksimal yang diperkenankan, hal tersebut dimaksudkan agar dalam pengoperasiannya tetap diperhatikan batas muatan maksimum.

**Ayat (3)**

Cukup jelas.

**Pasal 11**

Dalam mengembangkan rancang bangun dan rekayasa, Pemerintah menciptakan iklim dan mendorong perkembangannya industri perkeretaapian dalam negeri dengan teknologi tepat guna antara lain yang hemat energi dan berwawasan lingkungan, dengan demikian harus dilakukan upaya yang konsisten dalam rangka rangka mengurangi, mencegah, dan mengendalikan dampak pencemaran yang timbul dan dapat membahayakan lingkungan.

**Pasal 12**

**Ayat (1)**

Sesuai tuntutan perkembangan teknologi dan kelangsungan usaha, badan penyelenggara dituntut secara berkesinambungan meningkatkan keterampilan dan kualitas sumberdaya manusia di bidang perkere-taapian melalui pendidikan dan pelatihan.

**Ayat (2)**

Cukup jelas.

**Pasal 13**

Penetapan peraturan mengenai jalur kereta api dalam ketentuan ini

umaksudkan untuk mencegah terjadinya gangguan terhadap kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api itu sendiri sehingga diharapkan dapat terwujud penyelenggaraan kereta api dengan kualitas yang tinggi.

Sesuai maksud tersebut maka jalur kereta api sepenuhnya dikuasai oleh Pemerintah melalui badan penyelenggara.

Hal ini berarti bahwa badan penyelenggara dalam memanfaatkan jalur tersebut tidak boleh mengakibatkan terganggunya angkutan kereta api. Agar masyarakat luas mengetahui batas jalur kereta api, maka badan penyelenggara wajib menempatkan tanda atau patok batas-batas jalur kereta api.

Di dalam ketentuan ini yang dimaksud dengan :

- a. daerah manfaat jalan kereta api adalah jalan rel beserta tanah di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk konstruksi jalan rel;
- b. daerah milik jalan kereta api yaitu daerah manfaat jalan kereta api beserta tanah di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk keamanan konstruksi jalan rel.
- c. daerah pengawasan jalan kereta api yaitu daerah milik jalan kereta api beserta tanah di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk pengamanan dan kelancaran operasional kereta api;
- d. jalan rel yaitu satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah dan di atas lainnya kereta api;

**Pasal 14**

**Ayat (1)**

Yang dimaksud dengan pandangan bebas dalam ketentuan ini adalah pandangan bebas masinis kereta api untuk melihat jauh ke depan dan kereta api.

**Ayat (2)**

Cukup jelas.

**Pasal 15**

**Ayat (1)**

Yang dimaksud dengan jalan adalah sebagaimana diatur dalam Undang-

Yang dimaksud dengan prinsip tidak sebidang adalah prinsip letak jalan tidak berpotongan secara horizontal, melainkan dibangun di atas atau di bawah jalur kereta api.

Prinsip ini berlaku pula untuk jalur kereta api khusus. Terhadap perlintasan antara jalur kereta api dengan jalan yang telah ada pada saat ini dan belum menerapkan prinsip tidak sebidang, secara berangsur-angsur sesuai dengan kemampuan Pemerintah diupayakan untuk dibuat tidak sebidang.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Cukup jelas.

Pasal 16

Kewajiban mendahulukan perjalanan kereta api ini didasarkan pertimbangan bahwa sifat kereta api sangat terbatas pada jalan rel tersebut dan keterbatasan teknis lainnya.

Pasal 17

Ayat (1)

Pihak-pihak yang memerlukan penyambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api dapat melakukannya setelah memenuhi persyaratan dan perizinan serta tidak membahayakan perjalanan kereta api.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 18

Huruf a

Termasuk dalam ketentuan ini adalah kegiatan menggemballa atau menggiring termak.

Huruf b

Termasuk dalam ketentuan ini adalah melintasi jalur kereta api menjulang kereta api lewat dan termasuk pengertian menyeret adalah mendorong barang tanpa roda.

Huruf c

Cukup jelas.

194

Yang dimaksud dengan di luar tempat yang disediakan adalah di tempat-tempat tertentu dalam stasiun yang tidak disediakan untuk naik atau turunnya penumpang dan atau bongkar muat barang.

Huruf e

Yang dimaksud dengan mengganggu ketertiban dan/atau pelayanan umum antara lain kegiatan percaloan, duduk di atas atap kereta api dan tempat-tempat lain yang membahayakan.

Termasuk dalam pengertian ini adalah penumpang dan atau barang yang menimbulkan gangguan kepada penumpang lainnya dan/atau yang dapat membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

Pasal 19

Ayat (1)

Operasi kereta api memerlukan tempat untuk bersilang, bersusulan, berangkat, berhenti dan operasi lainnya.

Pemilihan tempat tersebut disesuaikan dengan kebutuhan penggura jasa kereta api untuk naik turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang serta perpindahan antar moda transportasi.

Selain itu terdapat pula stasiun yang hanya untuk melayani penumpang barang, baik barang-barang umum atau barang-barang sejenis antara lain peti kemas, batu bara, hewan dan sebagainya, serta stasiun yang hanya untuk keperluan operasi.

Pengertian tempat dalam ketentuan ini adalah merupakan suatu kawasan yang memiliki batas-batas tertentu.

Ayat (2)

Yang dimaksud hal-hal tertentu adalah naik turunnya penumpang atau barang di luar stasiun yang disebabkan karena keadaan yang memaksa antara lain kerusakan kereta api jembatan atau jalan rel dan dalam rangka tugas-tugas keamanan.

Pasal 20

Ayat (1)

Kegiatan usaha penunjang pada ayat ini antara lain dapat berupa usaha pertokoan, restoran, perkantoran, perhotelan sepanjang usaha penunjang tersebut tidak mengganggu fungsi pokok stasiun.

195

**Pasal 25**

**Ayat (1)**

Syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud meliputi hak dan kewajiban pengguna jasa dan badan penyelenggara angkutan penumpang dan angkutan barang yang antara lain memuat hal sebagai berikut :

- a. hak pengguna jasa untuk memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati misalnya pemegang karcis tertentu akan memperoleh tingkat pelayanan sesuai dengan karcis yang dimilikinya. Kewajiban pengguna jasa untuk membayar biaya angkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dikehendakinya.
- b. kewajiban badan penyelenggara untuk mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis penumpang sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati atau mengangkut barang pengguna jasa yang telah memiliki surat angkutan barang.

Demikian pula kewajiban badan penyelenggara untuk membayar ganti rugi sesuai syarat-syarat umum yang telah disepakati, kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian sebagai akibat dan kelalaian badan penyelenggara.

Memberikan pelayanan dalam batas-batas kelayakan sesuai kemampuan badan penyelenggara kepada pengguna jasa, selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian badan penyelenggara.

- c. apabila calon pengguna jasa yang telah membeli karcis atau surat angkutan barang, kemudian membatalkan perjalanannya atau pengiriman barangnya maka berlaku ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum dalam syarat-syarat umum angkutan.

**Ayat (2)**

Cukup jelas.

**Pasal 26**

Ketentuan wajib angkut ini dimaksudkan agar badan penyelenggara tidak melakukan perbedaan perlakuan terhadap pemakai jasa angkutan kereta api, sepanjang pengguna jasa telah memenuhi syarat-syarat

**Pasal 21**

**Ayat (1)**

Cukup jelas.

**Ayat (2)**

Penyusunan jaringan pelayanan angkutan antar kota adalah untuk menghubungkan antar kota-kota di dalam negeri. Sesuai dengan kebutuhan, dapat pula menghubungkan antar kota di dalam negeri dengan kota di luar negeri.

Penyusunan jaringan pelayanan angkutan antar kota dan pelayanan angkutan kota ke dalam satu sistem yang terpadu ditujukan untuk memperoleh efisiensi yang tinggi serta dalam rangka pemberian pelayanan yang sebaik-baiknya.

Hal ini tidak menutup kemungkinan untuk mengintegrasikan pelayanan angkutan kereta api khusus ke dalam sistem ini.

Sistem angkutan kota pada dasarnya merupakan suatu jaringan pelayanan tersendiri yang tidak sama dengan jaringan angkutan antar kota. Namun demikian kedua sistem tersebut harus diintegrasikan agar memungkinkan pengguna jasa berpindah dari satu jaringan pelayanan ke jaringan pelayanan kereta api yang lain, termasuk kemungkinan berpindah ke moda transportasi lainnya, karena merupakan satu sistem distribusi dan akumulasi bagi angkutan kota.

**Pasal 22**

**Ayat (1)**

Pelayanan lintas utama dalam ayat ini dimaksudkan untuk melayani angkutan yang bervolume besar dengan jarak tempuh yang jauh sehingga biaya angkutannya menjadi lebih murah.

**Ayat (2)**

Cukup jelas.

**Pasal 23**

Cukup jelas.

penyelenggara menetapkan tarif yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan kereta api.

**Pasal 31**

Dalam angkutan barang maka tanggung jawab tersebut berakhir hingga diserahkannya barang ditempat tujuan yang disepakati.

**Pasal 32**

**Ayat (1)**

Tempat penyimpanan yang disediakan oleh badan penyelenggara dapat berupa gerbong, gudang dan ruang terbuka.

Biaya penyimpanan antara lain sewa gerbong, biaya pembongkaran, biaya pemindahan, biaya penumpukan, dan biaya sewa gudang.

**Ayat (2)**

Cukup jelas

**Ayat (3)**

Yang dimaksud dengan waktu tertentu dalam ketentuan ini adalah waktu yang disebutkan dalam syarat-syarat umum angkutan.

**Pasal 33**

Pada dasarnya barang berbahaya seperti bahan peledak, bahan kimia dan lain-lain harus diperlukan dengan pengamanan khusus, seperti cara pengepakan, pemuatan dan lain-lain sehingga tidak membahayakan keselamatan.

**Pasal 34**

Cukup jelas.

**Pasal 35**

**Ayat (1)**

Pelayanan khusus bagi penumpang yang menderita cacat atau orang sakit tersebut dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan kereta api dengan baik.

**Pasal 27**

Pembatalan dalam ketentuan ini tidak termasuk pembatalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 29 huruf c.

**Pasal 28**

**Ayat (1)**

Pengertian kerugian yang diderita oleh pengguna jasa tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh ataupun bagian biaya atas pelayanan yang sudah dinikmati.

**Ayat (2)**

Cukup jelas.

**Pasal 29**

**Huruf a**

Cukup jelas.

**Huruf b**

Penindakan yang dapat dilakukan oleh badan penyelenggara antara lain berupa :

- 1) pengenaan denda atau menurunkan penumpang di stasiun terdekat.
- 2) menuruakan barang dan melaporkan kepada aparat yang berwenang apabila barang tersebut diduga membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

**Huruf c**

Cukup jelas.

**Huruf d**

Dalam penerbitan penumpang kereta api atau masyarakat dapat dilakukan bersama aparat keamanan.

**Pasal 30**

Dalam penetapan struktur dan golongan tarif, Pemerintah memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan badan penyelenggara. Pemerintah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas.

kereta api, atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantuan bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur.

Yang dimaksudkan dengan cacat dalam ketentuan ini misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, tuna netra dan sebagainya.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 36

Ayat (1)

Penyidikan pelanggaran terhadap Undang-undang Perkeretaapian memerlukan keahlian dalam bidang perkeretaapian sehingga perlu adanya petugas khusus untuk melakukan penyidikan di samping pegawai yang biasa bertugas menyidik tindak pidana, petugas dimaksud adalah pegawai negeri sipil di lingkungan Departemen yang membawahi bidang perkeretaapian.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Ayat (3)

Pelaksanaan penyidikan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku antara lain Pasal 7 ayat (2) dan Pasal 107 Undang-undang nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Pasal 37

Cukup jelas.

Pasal 38

Cukup jelas.

Pasal 39

Perbuatan yang mengakibatkan pergeseran tanah di sekitar jalur kereta api dapat berupa menggali tanah, menimbun, membuang limbah, air dan sebagainya di daerah milik jalan kereta api.

Pasal 41

Cukup jelas.

Pasal 42

Yang dimaksud dengan ketentuan dalam pidana adalah ketentuan Kitab Undang-undang Hukum Pidana atau peraturan perundang-undangan yang mengaturnya.

Pasal 43

Ayat (1)

Penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan dalam ketentuan ini adalah bukan dalam kaitan dengan penyidikan (penegak hukum), melainkan semata-mata untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan dalam rangka perbaikan teknologi dan agar kecelakaan serupa tidak terjadi lagi dikemudian hari.

Apabila dalam kecelakaan tersebut memang terdapat unsur melawan hukum maka pemeriksaannya juga dilakukan oleh penyidik dalam rangka penegakan hukum.

Ayat (2)

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 44

Cukup jelas.

Pasal 45

Cukup jelas.

Pasal 46

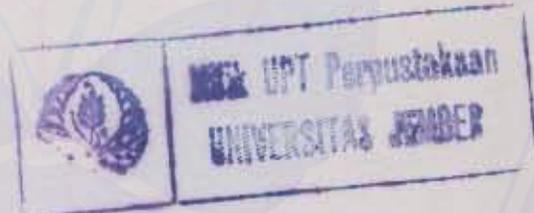
Undang-undang ini mulai tanggal 17 September 1992 dimaksudkan untuk memberikan kesempatan kepada aparat Pemerintah dan badan penyelenggara guna menyesuaikan dengan ketentuan Undang-undang ini serta

TAMBAHAN LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR 3479



**MOTTO:**

..... Barang siapa yang mengerjakan kesalahan atau dosa, kemudian dituduhkannya kepada orang lain yang tidak berdosa (bersalah), maka itu sesungguhnya telah berbuat kebohongan dan dosa yang nyata. (Q.S. An Nisa', 112).



---

Terjemahan Penerbit Al Fallah, halaman 315