

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DAN SANKSI PIDANA ATAS
KECELAKAAN YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG DI
PERLINTASAN SEBIDANG REL KERETA API YANG TIDAK
MEMILIKI PALANG**



SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Hukum Program Sarjana**

Oleh

Aang Parayoga

NIM.502016040

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG

2020

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG

FAKULTAS HUKUM

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DAN SANKSI PIDANA ATAS KECELAKAAN YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG DI PERLINTASAN SEBIDANG REL KERETA API YANG TIDAK MEMILIKI PALANG**



Nama : AANG PARAYOGA
NIM : 502016040
Program Studi : Hukum Program Sarjana
Program Kekhususan : Hukum Pidana

Pembimbing:

1. Hambali Yusuf, SH., M.Hum.
2. Ridwan Hayatuddin, SH., MH.

Palembang, Maret 2020

Persetujuan oleh Tim Penguji:

Ketua : Dr. Arief W. Wardhana, SH., M.Hum.

Anggota : 1. Koesrin Nawawie A., SH., MH.

2. Ridwan Hayatuddin, SH., MH.

**DISAHKAN OLEH
DEKAN FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG**



Nur Husni Emilson, S.H., Sp.N., M.H.

NBM/NIDN: 858994/021708620

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : AANG PARAYOGA
NIM : 50 2016 040
Program Studi : HUKUM PROGRAM SARJANA
Program Kekhususan : HUKUM PIDANA

Menyatakan bahwa skripsi yang berjudul:

“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DAN SAKNSI PIDANA ATAS
KECELAKAAN YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG DI
PERLINTASAN SEBIDANG REL KERETA API YANG TIDAK MEMILIKI
PALANG”.

Adalah bukan merupakan karya tulis orang lain, kecuali dalam bentuk kutipan
yang telah saya sebutkan sumbernya. Apabila pernyataan keaslian ini tidak benar
maka saya bersedia mendapatkan sanksi akademik.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenar benarnya.

Palembang, 22 Februari 2020

Yang menyatakan,


AANG PARAYOGA

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Dan bersabarlah kamu, sesungguhnya janji Allah adalah benar dan sekali-kali janganlah orang-orang yang tidak meyakini (kebenaran ayat-ayat Allah) itu menggelisahkan kamu.”

(Q.S Ar-Rum 60)

“Jangan bersedih, Sesungguhnya pertolongan akan datang bersama kesabaran”.

(HR. Ahmad)

Kupersembahkan skripsi ini untuk:

Kedua Orang Tuaku, sanak keluarga yang saya cintai

Guru-guruku

Sahabat-Sahabatku

Almamaterku tercinta Universitas Muhammadiyah Palembang

Untuk Seluruh masyarakat Indonesia, dimanapun kalian berada

ABSTRAK
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DAN SANKSI PIDANA ATAS
KECELAKAAN YANG MENTEBABKAN MATINYA ORANG
DIPERLINTASAN SEBIDANG REL KERETA API YANG TIDAK
MEMILIKI PALANG
OLEH
AANG PARAYOGA

Kereta api didefinisikan sebagai sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Dengan demikian kereta api hanya dapat bergerak/berjalan pada lintasan/jaringan rel yang sesuai dengan peruntukannya, hal ini menjadi keunggulannya karena tidak terganggu dengan lalu lintas lainnya, tetapi dilain pihak menjadikan kereta api menjadi angkutan yang tidak fleksibel karena jaringannya terbatas. Pada perlintasan sebidang rel kereta api memiliki masalah yang kontroversial. Di satu sisi, masyarakat membutuhkan akses jalan yang lebih singkat. Akan tetapi, di sisi lain, perlintasan itu juga menjadi sumber petaka.

Untuk mengetahui bagaimana pertanggungjawaban pidana atas terjadinya kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang, dan apa sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang.

Berdasarkan hasil penelitian dapat dipahami apabila terbukti memang benar-benar melakukan kesalahan yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan menimbulkan korban maka pihak PT. KAI bisa bertanggung jawab atas kejadian kasus kecelakaan lalu lintas di perlintasan kereta api, asalkan pihak ketiga dapat membuktikan kesalahan dengan pembuktian yang sah dan lengkap. Serta masinis dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terdapat kesalahan baik disengaja maupun kelalaian. Sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang yaitu pada dasarnya Ganti Rugi serta Mengasuransikan Kerugian dan juga dapat dikenakan sanksi pidana penjara. Perlu adanya peraturan khusus yang mengatur secara tegas ketentuan pidana tentang kecelakaan perkeretaapian di perlintasan sebidang ini agar keseimbangan antara kepentingan perlindungan hukum terhadap PT. KAI sebagai penyelenggara sarana perkeretaapian dan perlindungan hukum bagi masyarakat dapat berjalan seimbang. Untuk sanksi pidana terhadap pertanggungjawaban pidana pada kecelakaan diperlintasan sebidang rel kereta api sebaiknya memperbaharui Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dan peraturan yang berkaitan dengan perkeretaapian agar lebih di pertegas lagi dan pemerintah membuat sanksi pidana sendiri terhadap keceleakaan yang terjadi di perlintasan sebidang dalm melindungi kepentingan hukum masyarakat dan kepentingan perkeretaapian yang diselenggarakan oleh PT. KAI.

Kata kunci: Pertanggungjawaban pidana, Sanksi Pidana, kecelakaan, matinya orang, perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalmu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul: **Pertanggung Jawaban Pidana Atas Kecelakaan yang Menyebabkan Matinya Orang Diperlintasan Sebidang Rel Kereta Api yang Tidak Memiliki Palang ,**

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan, kekeliruan , dan kekhilafan semua ini tidak lain karena penulis adalah manusia biasa yang tak luput dari kesalahan dan banyak kelemahan, akan tetapi berkat adanya bantuan dan bimbingan serta dorongan dari berbagai pihak, akhirnya kesukaran dan kesulitan tersebut dapat dilalui oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih yang mendalam kepada

1. Bapak Dr. Abid Djazulih, SE., MM, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang.
2. Bapak Nur Husni Emilson, SH., Sp.N., MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
3. Wakil Dekan I, II, III dan IV Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.

4. Bapak Mulyadi Tanzili, SH., MH, selaku Ketua Program Studi Hukum Program Sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
5. Bapak Hambali Yusuf, SH., M.Hum, selaku pembimbing skripsi 1(satu) dan Bapak Ridwan Hayatuddin, SH., MH, selaku pembimbing skripsi 2(dua) yang telah banyak memberikan petunjuk-petunjuk dan arahan-arahan dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini.
6. Ibu Dr. Sri Sulastri, SH., M.Hum, selaku pembimbing akademik pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
7. Bapak dan Ibu Dosen serta Karyawan dan Karyawati Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
8. Ibunda dan Ayahanda, Kakanda dan Adinda, serta seluruh keluarga yang telah banyak memotivasi penulis untuk meraih gelar keserjanaan ini.

Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membacanya, akhirnya segala kritik dan saran penulis terima guna perbaikan dimasa-masa mendatang.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Palembang, Februari 2020

Penulis,

AANG PARAYOGA

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|---------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN..... | ii |
| HALAMAN PERNYATAAN ORISINAL SKRIPSI..... | iii |
| HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN..... | iv |
| ABSTRAK | v |
| KATA PENGANTAR..... | vi |
| DAFTAR ISI..... | viii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang Masalah..... | 1 |
| B. Rumusan Masalah..... | 5 |
| C. Ruang Lingkup dan Tujuan..... | 5 |
| D. Kerangka Konseptual..... | 6 |
| E. Metode Penelitian | 6 |
| F. Stematika Penulisan | 8 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| A. Tinjauan Umum tentang Tindak Pidana | 10 |
| 1. Pengertian Tindak Pidana | 11 |
| 2. Pengertian Tindak Pidana Menurut Para Ahli | 14 |
| 3. Unsur-Unsur Tindak Pidana | 17 |
| B. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana | 19 |
| 1. Konsep Pertanggungjawaban Pidana | 19 |
| 2. Kemampuan Bertanggungjawab..... | 21 |
| 3. Kesengajaan | 24 |
| 4. Kealpaan (Culpa) | 26 |

| | |
|--|----|
| 5. Tidak Adanya Alasan Pemaaf..... | 29 |
| C. Tinjauan Umum tentang Pidana dan Pemidanaan | 30 |
| 1. Pengertian Pidana..... | 30 |
| 2. Pemidanaan..... | 35 |
| D. Tinjauan Umum tentang Korporasi Sebagai Subyek Hukum..... | 37 |
| 1. Pengertian Korporasi | 37 |
| 2. Sejarah dan Perkembangan Korporasi Sebagai Subyek Hukum | 39 |
| 3. Sejarah Singkat Pertanggungjawaban Korporasi..... | 41 |
| E. Tinjauan Umum tentang Sejarah dan Pengertian Perkeretaapian di Indonesia | 43 |
| 1. Gambaran Umum Sejarah PT. Kereta Api Indonesia..... | 43 |
| 2. Pengertian Perkeretaapian di Indonesia..... | 46 |
| 3. Pengertian Rel Kereta Api dan Faktor-faktor Terjadinya Kecelakaan | 48 |
| BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | |
| A. Pertanggungjawaban Pidana terhadap Kecelakaan yang Menyebabkan Matinya Orang di Perlintasan Sebidang Rel Kereta Api yang Tidak Memiliki Palang..... | 52 |
| B. Sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang..... | 61 |
| BAB IV PENUTUP | |
| A. Kesimpulan | 66 |
| B. Saran | 68 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 70 |
| LAMPIRAN..... | 73 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kereta api didefinisikan sebagai sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Dengan demikian kereta api hanya dapat bergerak/berjalan pada lintasan/jaringan rel yang sesuai dengan peruntukannya, hal ini menjadi keunggulannya karena tidak terganggu dengan lalu lintas lainnya, tetapi dilain pihak menjadikan kereta api menjadi angkutan yang tidak fleksibel karena jaringannya terbatas.

Kereta api merupakan alat transportasi masal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta api atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Untuk angkutan barang dalam jumlah yang besar dapat digunakan rangkaian lebih dari 50 kereta yang ditarik dan/atau didorong dengan beberapa buah lokomotif, seperti kereta api babaranjang (kereta api batutu bara rangkaian panjang)di Sumatera Selatan.¹

Di era globalisasi yang begitu pesat ini alat transportasi darat seperti kereta api sangat di minati untuk perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain sebagai sarana bagi mobilitas penduduk untuk mencapai tujuannya di dalam melakukan aktivitas bepergian ke tempat yang ingin di tuju,semakin

¹ https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transportasi_Kereta_Api, diakses pada tanggal 20 November 2019

meningkatnya tingkat perjalanan kereta api tentu saja mempengaruhi aspek pendukung di dalam perlintasan rel kereta api untuk menunjang keamanan serta kenyamanan penumpang agar semua penumpang dapat sampai ketempat yang di tuju dengan nyaman dan selamat, namun semua itu masih belum dapat terealisasi dengan sempurna karena masih banyak kekurangan pada sarana pendukung yang ada di perkeretaapian Indonesia seperti masih banyaknya perlintasan rel kereta api yang tidak memiliki palang.

Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan yang seterusnya disebut “Perlintasan Sebidang”² dimana perlintasan sebidang ini dapat dikelompokkan menjadi :

1. Perlintasan sebidang dengan pintu;
2. Perlintasan sebidang yang tidak dijaga.

Perlintasan sebidang ini masih menjadi faktor penyebab masih tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas antara kendaraan dengan kereta api hal ini terjadi dikarenakan kelalaian pengendara dan pula kurangnya fasilitas pendukung pada perlintasan sebidang.

Data Direktorat Jenderal Perkeretaapian (2019), terdapat 4.854 perlintasan yang sebidang (92,67 persen) dan 384 perlintasan tidak sebidang (7,33 persen). perlintasan sebidang terdiri dari 1.238 perlintasan dijaga (23,63 persen), 2.046 perlintasan tidak dijaga (39,06 persen) dan 1.570 merupakan perlintasan liar (29,97 persen). Masalah perlintasan sebidang ini selalu kontroversial. Di satu sisi,

² PP No. 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, Pasal 110 ayat 1.

masyarakat membutuhkan akses jalan yang lebih singkat. Akan tetapi, di sisi lain, perlintasan itu juga menjadi sumber petaka.³

Serta masih kaburnya perundang-undangan yang mengatur tentang kepastian pertanggungjawaban hukum terhadap korban yang menjadi korban ganasnya persimpangan sebidang yang tak berpalang ini. Salah satu contoh yaitu kecelakaan yang menimpa dua remaja siswa (Sekolah Menengah Pertama) SMP yang terjadi di Desa Tanjung Ning Simpang, Kecamatan Saling, Kabupaten Empat Lawang kecelakaan terjadi di perlintasan sebidang yang tidak berpalang sehingga menyebabkan satu korban tewas dan satu korban lagi kritis. Kecelakaan ini terjadi pada hari minggu tanggal 2 Oktober 2018.⁴

Di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang tercantum di dalam Pasal 124 yang berbunyi:

“Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. ” Jadi pengguna jalan harus mendahulukan lewatnya kereta api. Pada kenyataannya masih ada perlintasan sebidang yang tidak memiliki palang yang mengakibatkan semakin besar terjadinya kecelakaan kereta api di perlintasan sebidang serta masih banyak faktor lainnya yang menyebabkan masih sangat tinggi angka kecelakaan di perlintasan sebidang rel kereta api.

³ <https://properti.kompas.com/read/2019/09/09/190000121/perlintasan-sebidang-tanggung-jawab-siapa?page=all>, diakses pada tanggal 20 november 2019

⁴ <https://regional.kompas.com/read/2018/10/02/14205161/dua-remaja-ditabrak-kereta-satu-tewas-satu-kritis>, diakses pada tanggal 20 november 2019

Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tercantum di dalam Pasal 114 yang berbunyi:

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

- a. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan atau isyarat lain;
- b. Mendahulukan kereta api; dan
- c. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.”

Oleh karena itu, menurut ketentuan pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, pengguna kendaraan sudah seharusnya mendahulukan kereta api untuk melewati palang pintu rel. Akan tetapi masih banyak kasus kecelekaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang yang tidak memiliki palang karena tidak adanya rambu-rambu dan/sinyal untuk memperingati pengendara sehingga peran kesadaran pengendara sangat di tekan kan disini padahal faktor kesempurnaan perlengkapan sarana juga menjadi faktor penting untuk menekan angka kecelekaan di perlintasan sebidang.

Berdasarkan uraian di atas, penulis ingin mengetahui bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana atas terjadinya kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perpotongan jalan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang dan faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api. Keseluruhan permasalahan tersebut akan penulis rangkum dalam sebuah skripsi yang berjudul **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA ATAS KECELAKAAN YANG**

MENYEBABKAN MATINYA ORANG DI PERLINTASAN SEBIDANG REL KERETA API YANG TIDAK MEMILIKI PALANG

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka masalah yang muncul adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pertanggungjawaban pidana atas terjadinya kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang?
2. Apakah sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang?

C. Ruang Lingkup dan Tujuan

Ruang lingkup penelitian ini adalah kajian ilmu hukum pidana,tujuan penelitian ini untuk meninjau sejauh mana kejelasan hukum didalam penyelesaian perkara atas terjadinya kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang yang tak berpalang.Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui pihak mana yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak berpalang.
- b. Untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak berpalang.

D. Kerangka Konseptual

Maka di uraikan kerangka konseptual dengan singkat berdasarkan topik penelitian sebagai berikut :

- a. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. (Pasal 1 no 24 UU NO.22 TAHUN 2009)
- b. Kereta Api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. (Pasal 1 no 2 UU NO. 23 TAHUN 2007)
- c. Kendaraan adalah sarana suatu sarana angkut di jalan yang terdiri kendaraan bermotor dan tidak bermotor. (Pasal 1 no 7 UU NO.22 TAHUN 2009)
- d. Perlindungan Sebidang adalah perpotongan antara jalur kereta api dan jalan. (PM NO.36 TAHUN 2011)

E. Metode Penelitian

Dalam Penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian Deskriptif, karena penulis ingin memperoleh gambaran yang jelas tentang pertanggung jawaban pidana atas matinya orang pada kecelakaan di perlindungan sebidang yang tidak memiliki palang

Adapun metode penelitian yang digunakan Penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Jenis Penelitian:

Jenis penelitian adalah penelitian Normatif. Penelitian Normatif yaitu penelitian yang menggunakan data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, teori hukum, pendapat ahli, dan putusan pengadilan.

2. Sifat Penelitian:

Dilihat dari sifatnya penelitian yang penulis susun termasuk penelitian yang bersifat deskriptif karena penulis ingin memperoleh gambaran yang jelas tentang pertanggung jawaban pidana dan sanksi pidana atas terjadinya kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang.

3. Sumber Data Penelitian:

- Menggali/mempelajari literatur yang terkait seperti perundang-undangan yang mengikat secara yuridis, literature, dan jurnal yang berkaitan dengan objek penelitian.
- Wawancara/pengamatan (observasi).

4. Metode Pengumpulan Data:

- Studi Kepustakaan, yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan menelusuri dan mempelajari bahan hukum yang dilakukan dengan cara membaca, melihat kepustakaan yang berkaitan dengan objek penelitian dan menelusuri melalui media internet.
- Data lapangan (sebagai data pendukung)

5. Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam skripsi ini adalah analisis kualitatif yang berarti data yang diperoleh disusun secara sistematis dan selanjutnya di analisis secara kualitatif untuk menjawab masalah yang akan di bahas.

F. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai sistematika penulisan, maka Penulis menyiapkan suatu sistematika penulisan. Adapun penulisan sistematika ini terdiri dari 4 (empat) bab, yang tiap-tiap bab terdiri dari sub bab yang dimaksud untuk memudahkan pemahaman terhadap keseluruhan hasil dari penelitian ini. Sistematika penulisan tersebut adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada awal bab ini Penulis memberikan gambaran awal penelitian yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup dan tujuan, kerangka konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab dua ini diawali dengan kerangka teori yang berisi tentang tinjauan mengenai tindak pidana, pertanggungjawaban pidana, pemidanaan, korporasi sebagai subyek hukum, sejarah perkeretaapian.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menyajikan bentuk pertanggungjawaban pidana dan sanksi pidana atas kecelakaan yang menyebabkan matinya orang di perlintasan sebidang rel kereta api yang tidak memiliki palang.

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab yang terakhir ini Penulis akan membuat beberapa kesimpulan yang merupakan jawaban dari permasalahan yang diajukan, serta memberikan beberapa saran sesuai kemampuan Penulis.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2008.
- Eddy O.S Hiariej, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, 2014
- Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, *Sistem Pertanggungjawaban Pidana Perkembangan dan Penerapan*, Rajawali Pers, Jakarta, 2015.
- J.C Smith & Brian Hogan, *Criminal law*, London: Fourth Edition, Butterworths, 1978.
- Marpaung Leden , *Asas-Teori Praktik Hukum Pidana*, Cet.Kedua, Grafika, Jakarta, 2015.
- Marise Cremona, *Criminal Law*, London: The macmillan Press Ltd, 1989.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Ctk. Ketujuh Jakarta, 2002.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Ctk. Ketiga, Alumni, Bandung, 2005.
- Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Cet. Kedua, Jakarta: Prenada Media, 2010.
- Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, Alumni, Bandung, 1989.
- P.W.D Redmond, J.P. Price & I.N. Stevens, *General Principle of English Law*, Fifth Edition, London: Macdonald and evans, 1979.
- Richard Card, *Introduction to Criminal law*, Tenth Edition, London: Butterworths, 1984.
- Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan pertanggungjawaban Pidana; Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, Cetakan Ketiga, Jakarta: Aksara Baru, 1983.
- , *Pikiran-pikiran tentang Pertanggungjawaban pidana*, Cetakan pertama, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982.
- Romli Atmasasmita, *Asas-asas Perbandingan Hukum Pidana*, Cetakan Pertama, Jakarta: Yayasan LBH, 1989.
- Sudarto, *Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990.

-----, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni, 1986.

Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Grafiti Pers, Jakarta, 2006.

Soeharto RM, *Hukum Pidana Materiil*, Sinar Grafika, Jakarta, 1993.

Tongat, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia dalam Perspektif Pembaruan*, UMM Press, Malang, 2008.

Umar Said Sugiarto, *Pengantar Hukum Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016.

B. Perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

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

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.

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

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

C. Sumber Lain

Jurnal:

Idhar Resmadi “*Kajian Moralitas Teknologi Pintu Perlintasan Kereta Api*”. Jurnal Sosioteknologi Volume 13, Nomor 2, Agustus 2014.

Kusmaningrum Soemadi, Angga Prasidi, Arie Desrianty “*Kajian Penyebab Laten Kecelakaan Kereta Api, Menggunakan Kerangka HFACS dengan Pendekatan QFD*”. Proceeding Seminar Nasional IV Manajemen & Rekayasa Kualitas 2010.

Siti Malkhamah, Imam Muthohar, Djoko Murwono, Yuwono Wiarco “*Analisis Kapasitas Jalur dan Kecelakaan Kereta Api*”. The 17th FSTPT International Symposium, Jember University, 22-24 August 2014.

Widodo Hariyono.”*Standar Operasional Prosedur Bidang K3 pada Unit Sarana PT. Kereta Api Indonesia*”, Teknoin Vol. 22 No 7 Desember 2016.

Internet:

https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transportasi_Kereta_Api, diakses pada tanggal 20 November 2019

<https://properti.kompas.com/read/2019/09/09/190000121/perlintasan-sebidang-tanggung-jawab-siapa?page=all>, diakses pada tanggal 20 november 2019

<https://regional.kompas.com/read/2018/10/02/14205161/dua-remaja-ditabrak-kereta-satu-tewas-satu-kritis>, diakses pada tanggal 20 november 2019

<https://www.negarahukum.com/hukum/unsur-unsur-tindak-pidana.html>, diakses pada tanggal 15 januari 2020

<https://www.negarahukum.com/hukum/pengertian-tindak-pidana>, diakses pada tanggal 15 Januari 2020

<https://id.wikipedia.org/wiki/Pidana>, diakses pada tanggal 19 januari 2020.

<http://christopo.blogspot.com/2014/11/pengertian-pidana-menurut-para-ahli.html>, diakses pada tanggal 19 januari 2020.

https://kai.id/corporate/about_kai/ diakses pada tanggal 20 januari 2020

https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_Api_Indonesia#Kereta_penumpang, diakses pada tanggal 20 januari 2020

<https://money.kompas.com/read/2019/09/06/143129126/kemenhub-fokus-tekan-angka-kecelakaan-di-perlintasan-sebidang-kereta>, diakses pada tanggal 2 februari 2020

<https://tirto.id/2018-sebanyak-245-orang-jadi-korban-kecelakaan-di-perlintasan-ka-ehDm>, diakses pada tanggal 2 februari 2020