

**TANGGUNG JAWAB P.T KERETA API INDONESIA (KAI) YANG
MENABRAK MOBIL DI PERLINTASAN KERETA API**



SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum
Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya**

Oleh :

M ALFARISI KURNIAWAN

02011381621308

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

2020

LEMBARAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN
MENGIKUTI UJIAN KOMPREHENSIF

UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
PALEMBANG

Nama : M Alfarisi Kurniawan
NIM : 02011381621308
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata

Judul Skripsi
TANGGUNG JAWAB P.T KERATA API INDONESIA (KAI) YANG
MENABRAK MOBIL DI PERLINTASAN KERETA API

Telah diuji dan Lulus dalam Sidang Komprehensif pada tanggal 21 oktober 2020 dan dinyatakan Memenuhi Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Sriwijaya

Palembang, 20

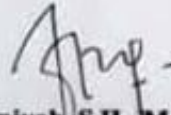
Mengesahkan,

Pembimbing Utama,



Arfianna Novera, S.H., M.Hum.
NIP. 195711031988032001.

Pembimbing Pembantu,

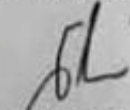


Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum.
NIP. 196511011992032001.

Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya




Dr. Febrian S.H., M.S.
NIP. 196201311989031001.

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Mahasiswa : M. Alfaria Kurniasari
Nomor Induk Mahasiswa : 02011381621308
Tempat/Tanggal Lahir : Palembang, 5 Juni 1998
Fakultas : Hukum
Strata Pendidikan : S1
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Perdata

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasi atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian pernyataan ini telah saya buat dengan sebenarnya, apabila saya terbukti telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Palembang, 10 Mei 2020
M. Alfaria Kurniasari
NIM. 02011381621308

Motto :

“Boleh jadi kamu membenci sesuatu, padahal ia amat baik bagimu, dan boleh jadi pula kamu menyukai sesuatu, padahal ia amat buruk bagimu. Allah Maha Mengetahui, sedang kamu tidak mengetahui.”

(QS. Al-Baqarah : 216)

Skripsi ini saya dedikasikan untuk:

- *Allah Subhanahu Wa Ta'ala*
- *Keluargaku*
- *Sahabat-sahabatku*
- *Almamaterku*

UCAPAN TERIMA KASIH

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah penulis ucapkan atas nikmat yang telah diberikan Allah Subhanahu Wa Ta'ala, sehingga penulis mampu untuk menyelesaikan pembuatan skripsi ini yang berjudul "**TANGGUNG JAWAB P.T KERETA API INDONESIA (KAI) YANG MENABRAK MOBIL DI PERLINTASAN KERETA API**", dapat diselesaikan dengan baik dan lancar. Dengan selesainya penulisan skripsi ini, maka dengan segala ketulusan hati penulis ingin mengucapkan dengan rasa hormat serta dengan ucapan terima kasih kepada semua pihak atas bantuan, bimbingan, dan saran bagi penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini, kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaff, MSCE. selaku Rektor Universitas Sriwijaya periode 2019-2023. Bapak Dr. Febrian, S.H., M.S. selaku Dekan, Bapak Dr. Mada Apriandi, S.H., MCL. selaku Wakil Dekan I, Bapak Dr. Ridwan, S.H., M.Hum selaku Wakil Dekan II, dan Bapak Drs. H. Murzal, S.H., M.Hum selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya periode 2016-2020.
2. Ibu Sri Turatmiyah, S.H., M.HUM. selaku Ketua Bagian Program Kekhususan Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

3. Ibu Arfiana Novera, S.H., M.HUM. selaku Pembimbing Utama, dan Ibu Sri Turatmiyah S.H., M.HUM. selaku Pembimbing Pembantu, terimakasih telah membimbing penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak H.Albar Sentosa Subari, S.H.,S.U dan Bapak DR. Mada Apriandi Zuhir, S.H.,MCL. selaku Pembimbing Akademik.
5. Ibu Verra novianti, S.H.M.HUM selaku Dosen Pembimbing Kuliah Kerja Lapangan (KKL).
6. Bapak Agus Ngadino, S.H., M.H selaku Ketua Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
7. Seluruh Dosen Pengajar Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya yang senantiasa memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat.
8. Seluruh staff Kepegawaian di Lingkungan Universitas Sriwijaya dan terkhusus di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.
9. Terima Kasih untuk kantor advokat PAJAR SUGENG,S.H & REKAN.
10. Terima Kasih untuk teman-teman seperjuangan BABAT (BAWAH BATANG)
11. Terima Kasih untuk badan organisasi ALSA LC UNSRI.
12. Terima Kasih untuk teman-teman Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya angkatan 2016 baik di indralaya maupun di Palembang.
13. Terima Kasih untuk Mama, Papa, Kakak Perempuan saya dan beserta Keluarga Besar saya baik dari sebelah Mama atau Papa.

Serta seluruh teman saya yang telah membantu penuh dalam penulisan skripsi ini, Segenap do'a saya panjatkan supaya amal baiknya dibalas oleh Allah Subhanahu Wa Ta'ala, Aamiin Allahumma Aamiin.
Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Palembang, 2020
Penulis,



M. Alfarisi Kurniawan
NIM. 02011381621308

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah penulis ucapkan atas nikmat yang telah diberikan Allah Subhanahu Wa Ta'ala, baik itu nikmat sehat dan nikmat kesempatannya yang telah memudahkan penulis untuk dapat menyelesaikan Skripsi ini dengan waktu yang tepat. Tanpa petolongan-Nya tentulah penulis tidak akan dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Shalawat serta salam semoga terlimpah curahkan kepada baginda tercinta yaitu Nabi Muhammad Shalallahu 'Ala'hi Wasallam yang kita nanti-nantikan syafa'atnya di akhirat nanti, sehingga penulis mampu untuk menyelesaikan pembuatan skripsi ini yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB P.T KERETA API (KAI) YANG MENABRAK MOBIL DI PERLINTASAN KERETA API”**.

Penulis tentu menyadari bahwa skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna dan masih banyak terdapat kesalahan serta kekurangan di dalamnya, karena kesempurnaan hanyalah milik Allah Subhanahu Wa Ta'ala. Untuk itu, penulis mengharapkan kritik serta saran dari pembaca untuk skripsi ini, supaya dapat berkembang menjadi lebih baik lagi. Demikian, semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Palembang, 2020



M Alfarisi Kurniawan
NIM. 02011381621308

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
MOTTO	iv
UCAPAN TERIMA KASIH	v
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAK	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian.....	9
E. Ruang Lingkup.....	10
F. Kerangka Teori.....	10
G. Metode Penelitian.....	14
1. Jenis Penelitian.....	14
2. Metode Penelitian.....	15
3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum.....	16
4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum.....	18
5. Teknik Analisis Bahan Hukum.....	19

6. Teknik Penarikan Kesimpulan.....	19
-------------------------------------	----

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Perbuatan Melawan Hukum.....	21
1. Pengertian Perbuatan Melawan Hukum.....	21
2. Unsur-Unsur Perbuatan Melawan Hukum.....	25
B. Tinjauan Umum Tentang Ganti Rugi.....	27
1. Pengertian Ganti Rugi	27
2. Jenis-Jenis Ganti Rugi.....	30
C. Tinjauan Umum Tentang Tanggungjawab.....	38
1. Pengertian Tanggungjawab	38
2. Teori Tanggungjawab Hukum.....	44

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia (KAI) yang Menabrak Mobil di Perlintasan Kereta Api.....	46
B. Hambatan Hukum Dalam Pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Yang Menabrak Mobil di Perlintasan Kereta Api.....	58

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan	65
B. Saran.....	67

DAFTAR PUSTAKA.....	68
----------------------------	-----------

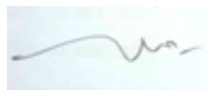
LAMPIRAN.....	73
----------------------	-----------

ABSTRAK

Penelitian ini dengan judul “**Tanggungjawab PT. Kereta Api (KAI) Yang Menabrak Mobil Di Perlintasan Kereta Api.**” Adapun perumusan masalah dalam penelitian ini adalah Bagaimana tanggungjawab PT. Kereta Api (KAI) yang menabrak mobil di Perlintasan Kereta Api dan Apa saja hambatan hukum dalam penegakan hukum PT. Kereta Api (KAI) Yang Menabrak Mobil Di Perlintasan Kereta Api. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memberikan pemahaman terhadap perilaku masyarakat yang melintas di perlintasan kereta api serta dapat mengetahui bagaimana tingkat masyarakat dalam menjaga keselamatan, dan keamanan dalam bertransportasi di perlintasan kereta api serta, mengidentifikasi kebutuhan infrastruktur di keselamatan dan keamanan di perlintasan di sebidang tersebut. Untuk menjawab perumusan masalah tersebut peneliti menggunakan metodologi yuridis-normatif dan didukung juga dengan data, yang dilakukan dengan cara memadukan sumber hukum primer dan hukum sekunder dan tersier, seperti menempuh cara pengumpulan bahan hukum dengan studi kepustakaan. Hasil dari penelitian ini adalah Tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia (KAI) yang menabrak mobil di Pelintasan Kereta Api yaitu yaitu tanggungjawab kerugian kereta api yang disebabkan karena kelalaian penjaga lintasan kereta api yang ditujukan kepada PT. KAI tidak dapat dilakukan. Hambatan hukum dalam pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (KAI) yang menabrak mobil di perlintasan kereta api berasal dari Aspek Perundang-undangannya, Aspek Penegak Hukum, Aspek Sarana dan Prasarana, serta Aspek masyarakat.

Kata Kunci : Tanggung Jawab, Kereta Api, Kecelakaan.

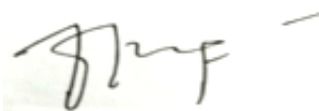
Pembimbing Utama,



Arfianna Novera, S.H., M.Hum.

NIP. 195711031988032001

Pembimbing Pembantu,

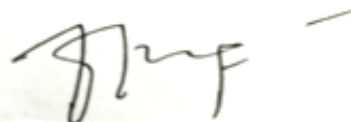


Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum

NIP. 196511011992032001

Mengetahui,

Ketua Bagian Hukum Perdata



Sri Turatmiyah, S.H., M.Hum

NIP. 196511011992032001

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia sebuah negara yang sudah memberikan teknologi, teknologi tersebut juga memberikan banyak kemudahan, serta sebagai cara baru dalam melakukan aktivitas manusia.¹ Indonesia adalah sebuah negara yang sudah membangun sektor transportasi dengan berbagai moda transportasi karena berperan penting dalam startegis untuk pembangunan nasional yang ada di Indonesia ini. Moda transportasi di Indonesia terbagi menjadi tiga, yaitu Moda Transportasi Darat, Moda Transportasi Udara, dan Moda Transportasi laut. Dalam hal ini penulis ingin menulis tentang pembahasan yang mengenai Moda Transportasi Darat yang terkhusus dalam hal Kereta Api.

Kereta Api (KA) yang ada di Indonesia merupakan suatu sarana dari moda transportasi darat yang berupa suatu kendaraan darat yang digerakan oleh tenaga gerak yang berupa mesin diesel, baik bisa berjalan sendiri maupun yang dirangkaikan dengan saran perkeretaapian lainnya yang sudah tersedia, yang akan ataupun sedang bergerak di suatu perjalanan atau berjalan rel di sudah terkait dengan perjalanan

¹ Muhammad Ngafifi, “Kemajuan Teknologi dan Pola Hidup Manusia dalam prespektif Sosial Budaya”, *Jurnal Pembangunan Pendidikan: Fondasi dan Aplikasi* Volume 2, Nomor 1, 2014, hlm. 34.

kereta api.² Kereta api adalah sebuah sarana transportasi yang sudah memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam suatu hal mengangkut penumpang secara massal, bisa hemat energi, dan juga dapat hemat dalam penggunaan ruang. Dengan adanya fasilitas tersebut hendaknya diiringi dengan mengimbangi dengan adanya sarana dan prasarana yang memadai dan yang sudah sesuai dengan minimum terutama yang ada di jalur perlintasan kereta api yang berada atau yang sebidang dengan jalan umum. Dikarena untuk menjaga kelancaran lalu lintas dan juga yang terpenting dalam hal ini untuk menjaga rasa aman serta untuk mengatasi kecelakaan. Karena dengan meningkatnya perjalanan setiap masyarakat dalam memenuhi kebutuhan, maka meningkat pula jumlah kendaraan yang hilir mudik. Sehingga dengan hal itu menciptakan suatu masalah tersendiri, ketika dua moda transportasi tersebut berpotongan dalam suatu satu bidang yang sama, dikarena berpotensi untuk terjadinya kecelakaan yang berangka tinggi. Begitu juga dengan kendaraan yang melintas di jalan raya.³

Selain itu juga, penempatan papan tanda suatu peringatan keberadaan/lokasi pintu perlintasan kereta api dekat dengan jalan kereta api. Bahkan tidak hanya sedikit papan (*sideboard*) tersebut yang telah terpasang hanya di salah satu sisi jalan KA tersebut, dan juga posisinya berjarak terlalu dekat dengan jalur kereta api. Faktor –

² Wikibooks, https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transportasi_Kereta_Api, diakses pada tanggal 18 Desember 2019 Pukul 0:45 WIB.

³ Ombudsman Republik Indonesia, Laporan kajian Sistemik “ *Pengelolaan Fasilitas Keselamatan Pada Perlintasan Sebidang Di Pulau Jawa* ”, Tim Komunikasi Strategis, Jakarta, 2017, hlm. 2.

faktor tersebut dapat mengakibatkan kecelakaan diperlintasan kereta api sering terjadi yang menimbulkan korban.

Pada hari minggu tanggal 13 (tiga belas) bulan Oktober Tahun 2019, telah terjadi kecelakaan pada sebidang perlintasan kereta api yang tidak berpalang pintu di daerah kawasan perumahan Rumah Tumbuh yang menuju Ke Gor, Kabupaten Muara Enim. Kendaraan berroda empat yang dikemudikan oleh Yoga Okta yang berumur 22 (dua puluh dua) tahun bersama kedua penumpang lainnya datang dari arah kawasan perumahan Rumah Tumbuh menuju ke Gor, Kabupaten Muara Enim, Sumatra Selatan. Akan tetapi, saat yoga melintas di lokasi rel kereta api tersebut, diduga langsung menyeberangi perlintasan tanpa memperhatikan sekitaran yang tidak melihat ke arah kanan-kiri pada jalan. Akibatnya, pada akhir kereta api yang melintas langsung menabrak mobil dari bagian samping mobil.⁴

Pada hari jumat tanggal 20 (dua puluh) bulan desember 2019 Pukul 23.00 WIB terjadi lagi kecelakaan yang juga tidak berpalang pintu, mobil carry pikap nopol BK 9743 DB yang dikemudikannya ditabrak kereta api (KA) tangki saat melintas di perlintasan kereta api tak berpalang pintu di kawasan Jalan Pakjo Kelurahan Sukajadi Kecamatan Prabumulih Timur. Anju tewas di tempat dengan kondisi tubuh dan

⁴ Kompas.com, “*Seberangi Rel Tak Beralang Pintu, Mobil Avanza Ringsek Tertabrak Kereta*,” <https://regional.kompas.com/read/2019/10/13/19312001/seberangi-rel-tak-berpalang-pintu-mobil-avanza-ringssek-tertabrak-kereta>, 2019, diakses pada Tanggal 06 Februari 2020 Pukul 19.59

mengalami luka di bagian kepala. Sementara temannya Mukti yang berumur 58 tahun, warga Kabupaten Muara Enim, mengalami luka berat.⁵

Dengan adanya hal itu, maka penting adanya masyarakatan diberikan perlindungan pada mereka, yang sudah tercantum pada Pasal 28G Undang – Undang Dasar 1945 yang menyatakan bahwa; “Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi”. Yang artinya, masyarakat berhak dalam mendapatkan perlindungan dalam keadaan normal dalam banyaknya ancaman yang ada di kereta api tersebut.

Terkadang banyak fasilitas penunjang yang kurang diperhatikan oleh pihak kereta api (KAI) yaitu palang pintu kereta api. Padahal hal tersebut sangatlah penting untuk keselamatan dan keamanan bagi pengguna kendaraan.⁶

Berdasarkan Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkerataapian Pasal 94 ayat (1) menyatakan bahwa:

“Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup.”

Dan Pasal 94 ayat (2) menyatakan bahwa:

⁵ Prabu, *Diseruduk KA Tangki Minyak, Sopir Carry Pikap Tewas*, “<http://palpos.id/2019/12/21/diseruduk-ka-tangki-minyak-sopir-carry-pikap-tewas/>” diakses pada 12 Februari 2020 Pukul 20.40 WIB

⁶ Ombudsman Republik Indonesia, *Ibid*, hlm. 4.

“Penutupan perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh pemerintah atau pemerintah daerah.”

Namun, dalam hal ini berkaitan dengan beberapa faktor anggaran dan suatu dampak sosial ekonomi yang akan timbul jika diperlintasan sebidang kereta api tersebut jika ditutup.

Berdasarkan data yang ada data di Pulau Sumatera menunjukkan, sebanyak 914 pelintasan sebidang, terdiri atas 177 pelintasan resmi dan 737 pelintasan tidak resmi. "Kondisi itu 100 persen adalah jalan raya atau jalan desa yang memotong jalur rel KA *existing* (yang sudah ada),"⁷ pelintasan yang resmi biasanya sudah ada yang menjaga secara resmi dan juga penjaganya sudah ada sertifikat dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan. Sedangkan yang tidak resmi biasanya identik dengan perlintasan yang dibuat oleh masyarakat sendiri. Artinya tidak ada izin dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan.⁸

Pada saat ada perpotongan sebidang dalam perlintasan kereta api pasti adanya koordinasi antara Ditjen Perkeretaapian, KAI, dan *stakeholder* yang memiliki kepentingannya. Namun masih banyak perlintasan kereta api ini dijaga dengan masyarakat yang tidak memiliki izin tersebut. Pembangunan prasarana perkeretaapian ini ialah wewenang dari penyelenggaraan prasarana perkeretaapian, pada Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggara

⁷ Mela Armani, "Masih Saja Ada Kecelakaan, Ini Kondisi dan Aturan Pelintasan Kereta Api", <https://nasional.kompas.com/read/2018/10/25/06470041/masih-saja-ada-kecelakaan-ini-kondisi-dan-aturan-pelintasan-kereta-api?page=all>, Kompas.com. diakses pada tanggal 19 Desember 2019 Pukul 10.10 WIB.

⁸ Mela Armani, "Masih Saja Ada Kecelakaan, Ini Kondisi dan Aturan Pelintasan Kereta Api", <https://nasional.kompas.com/read/2018/10/25/06470041/masih-saja-ada-kecelakaan-ini-kondisi-dan-aturan-pelintasan-kereta-api?page=all>, Kompas.com. diakses pada tanggal 19 Desember 2019 Pukul 10.10 WIB.

Perkeretaapian menyatakan bahwa; “ Pemerintah yang bertanggungjawab atas perlintasan sebidang.” Pasal 79 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, menyatakan bahwa;

Ayat (1) “menteri, Gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotongan sebidang;”

Ayat (2) “Berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), menteri yang membidangi urusan jalan, gubernur, atau bupati/walikota dapat menutup perpotongan sebidang.”

Artinya, jika perpotongan sebidang tersebut di tutup akan mengakibatkan yang berkaitan dengan ditutupnya sebidang perlintasan tersebut ialah beberapa faktor anggaran dan dampak sosial ekonomi yang akan timbul jika sebidang perlintasan kereta api tersebut ditutup.⁹

Selain disebutkan yang diatas, kewajiban penyelenggara prasarana perkeretaapian ialah menyediakan Sumber Daya Manusia yang berkompeten. Merupakan berfokus pada SDM yang bertugas sebagai penjaga pintu perlintasan. Yang mana didalam Pasal 24 ayat (6) butir b Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian, Perlintasan sebidang haruslah dilengkapi dengan penjaga pintu perlintasan. Kemudian pada ayat (7) huruf f dinyatakan bahwa; pada jalur kereta api kecepatan lebih dari 60km/jam yang dilengkapi dengan pintu perlintasan dan harus digaga oleh penjaga pintu perlintasan yang telah bersertifikat.¹⁰

Dalam kaitannya dengan pelayanan publik, pembangunan perlintasan sebidang ini didasarkan pada kebutuhan publik. Akan tetapi pengguna jalan pada

⁹ Ombudsman Republik Indonesia. *Ibid*, hlm. 4.

¹⁰ Ombudsman Republik Indonesia, Laporan kajian Sistemik “ *Pengelolaan Fasilitas Keselamatan Pada Perlintasan Sebidang Di Pulau Jawa* ”, Tim Komunikasi Strategis, Jakarta, 2017, hlm. 18.

perlintasan sebidang tetap harus mendahulukan kereta api, mengingat sifat kereta api yang berkecepatan tinggi dan juga tidak dapat berhenti dengan kurang waktu cepat atau seketika layaknya moda transportasi darat lainnya.¹¹ Ketentuan mengenai hal ini diatur dalam Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyatakan bahwa; “Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai wajib mendahulukan perjalanan kereta api.” Dan pada Pasal 78 Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian menyatakan bahwa; “ Untuk Melindungi keselamatan dan kelancaran pengoperasian kereta api pada perpotongan sebidang, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.” Artinya, pengguna jalan tersebut harus terlebih dahulukan lewatnya kereta api tersebut. Akan tetapi masih ada beberapa penjaga pintu perlintasan yang tidak segera menutup atau tidak ada pintu perlintasan ketika kereta api tersebut akan melewati jalur perlintasan kereta api dan akibatnya terjadi kecelekaan kereta api yang sedang melintas.

Peraturan ini sejalan dengan Pasal 114 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan menyatakan bahwa :

“ 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 lainnya;
- b. Mendahulukan kereta api; dan
- c. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintas rel.”

¹¹Ombudsman Republik Indonesia, *Ibid*, hlm. 19.

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

Pasal 116 ayat (1) menyatakan bahwa:

“Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan rambu lalu lintas”

Ayat (2) huruf e menyatakan bahwa;

“Mendekati persimpangan atau perlintasan kereta api”

Artinya, pengendara yang menggunakan perlintasan sebidang juga diwajibkan memperlambat kendaraannya jika mendekati perlintasan. Hal ini diartikan guna bertujuan memastikan ada atau tidaknya kereta api yang hendak melintas.¹²

Secara ketentuan Pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Keretaapian dan Pasal 114 Undang-Undang Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengguna jasa kendaraan sudah seharusnya harus mendahulukan terlebih dahulu kereta api. Namun ada beberapa kasus kecelakaan pada kereta api tersebut biasanya terletak pada palang pintu rel kereta api yang disebabkan oleh kelalaian dari penjaga pintu rel kereta api ataupun tidak adanya palang pintu perlintasan kereta api sehingga membuat masyarakat sering menerobos.

Kereta api dengan pengendara serta adanya kaitan antara Peraturan Perundang-Undangan yang mengatur kereta api, dan juga penulis ingin mengetahui apakah PT. Kereta Api sebagai sebuah korporasi bisa dipertanggungjawabkan secara perdata atau tidak apabila terjadi kecelakaan lalu lintas antara kereta api dengan

¹² Ombudsman Republik Indonesia, *Ibid*, hlm. 20.

pengendara di perlintasan kereta api. Karena sudah beberapa kali adanya kejadian kereta api yang menabrak kendaraan yang melintas di perlintasan kereta api. Maka disini penulis mengambil judul skripsi yang berjudul **“Tanggungjawab PT. Kereta Api (KAI) Yang Menabrak Mobil Di Perlintasan Kereta Api.”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis dapat merumuskan permasalahan yang harus dibahas dalam penelitian ini, sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggungjawab PT. Kereta Api (KAI) yang menabrak mobil di Perlintasan Kereta Api?
2. Apa saja hambatan hukum dalam penegakan hukum PT. Kereta Api (KAI) Yang Menabrak Mobil Di Perlintasan Kereta Api?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui dan menganalisis Tanggung jawab P.T kereta api yang menabrak mobil di perlintasan kereta api.
2. Mengetahui dan menganalisis hambatan hukum dalam permasalahan hukum P.T kereta api (KAI) yang menabrak mobil di perlintasan kereta api, dalam menjaga keselamatan, dan keamanan dalam bertransportasi di perlintasan kereta api tersebut.

D. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Secara Teoritis

Secara teoritis penelitian ini penulis menulis supaya diharapkan dapat menunjang pengembangan ilmu pengetahuan di bidang hukum keperdataan. Yang berkenaan dengan perlindungan hukum terhadap hak dan kewajiban pengguna jasa diperlintasan kereta api.

b. Manfaat Secara Praktis

Sebagai upaya pengembangan kemampuan dan pengetahuan hukum penulis dalam perlindungan hukum terhadap pengguna jasa perlintasan kereta api supaya memberikan pemahaman tentang apa perilaku masyarakat jika tidak adanya palang dalam perlintasan kereta api.

E. Ruang Lingkup

Batasan penelitian ini supaya tidak membahas terlalu meluas, maka penulis hanya memfokuskan pada kondisi fisik perlintasan dan fasilitas yang ada di perlintas seperti pintu perlintasan, dan rambu dan tanda peringatan, kondisi lingkungan di sekitar perlintasan, tingkat kepadatan lalu lintas di sekitar perlintasan kereta api, dan perilaku pelaku pengguna jalan umum yang melintas di kereta api.

F. Kerangka Teori

1. Teori Tanggung Jawab dalam Hukum

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab merupakan suatu kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa – apa boleh dituntut, dipersalahkan, serta diperkarakan. Menurut kamus hukum, tanggung jawab merupakan suatu keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan suatu apa yang telah diwajibkan kepadanya.¹³ Menurut hukum tanggung jawab merupakan suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang suatu perbuatannya yang berkaitan dengan suatu etika dan moral dalam hal melakukan suatu perbuatan tersebut.¹⁴

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawab dibagi menjadi dua macam, yakni kesalahan dan risiko. Artinya dikenal dengan pertanggungjawaban suatu atas dasar kesalahan (*liability without based on fault*) sedangkan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal juga dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strick liability*).¹⁵ Prinsip tanggungjawab ini ialah hal yang sangat penting dalam hukum perlindungan, konsep yang berkaitan dengan konsep kewajiban hukum adalah tanggungjawab hukum (*liability*).¹⁶ Dalam hal kasus ini yaitu kasus tanggung jawab PT Kereta Api yang menabrak mobil di perlintasan Kereta Api (KA) diperlukan suatu kehati-hatian dalam menganalisisnya siapa yang harus bertanggungjawab dan seberapa jauh

¹³Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta 2005.

¹⁴Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm 48.

¹⁵ Titik Triwulan dan Shinta Febrian, *Perlindungan Hukum bagi Pasien*, Prestasi Pustaka, Jakarta, 2010, hlm. 49.

¹⁶Jimly Asshiddiqe, M. Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum Konstitusi*, Press, Jakarta, 2012, hlm.56.

tanggungjawab tersebut dapat dibebankan kepada pihak-pihak yang terkait dalam hal itu.¹⁷

2. Teori Perbuatan Melanggar Hukum

Perbuatan Melanggar Hukum diatur pada Pasal 1365 KUHPerdara yang menyatakan bahwa; “ Tiap perbuatan melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk mengganantikan kerugian tersebut.” Perbuatan Melawan Hukum itu sendiri dalam Bahasa Belanda disebut dengan istilah “Onrechmatige daad” atau dalam Bahasa Inggris disebut dengan istilah “tort”.

Kata “tort” berasal dari kata latin “torquere” atau “tortus” dalam bahasa Prancis, seperti kata “wrong” berasal dari kata Prancis “wrung” yang berarti kesalahan atau kerugian (injury).¹⁸ Sebelum adanya Arrest Hoge Raad tanggal 31 Januari 1919, perbuatan melawan hukum diartikan sebagai “Tiap perbuatan yang bertentangan dengan hak orang lain yang timbul karena Undang-Undang (onwetmatig).¹⁹

Sebelum tahun 1919, Pengadilan menafsirkan perbuatan melawan hukum sebagai hanya pelanggaran dari pasal-pasal hukum tertulis semata (pelanggaran terhadap perundang-undangan yang berlaku). Sehingga bagi perbuatan-perbuatan yang pengaturannya belum terdapat di dalam suatu peraturan perundang-undangan

¹⁷Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar, Grafika, Jakarta, 2008, hlm. 92.

¹⁸ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum : Pendekatan Kontemporer*, PT. Citra Aditya Bakti, 2002, hlm.73.

¹⁹ Rachmat Setiawan, *Tinjauan Elementer Perbuatan Melawan Hukum*, Alumni, Bandung, 1982, hlm. 17.

maka tidak dapat dikatakan sebagai perbuatan melawan hukum, walaupun telah nyata perbuatan tersebut menimbulkan kerugian orang lain, melanggar hak-hak orang lain. Dengan kata lain di masa tersebut perbuatan melawan hukum diartikan sebagai suatu perbuatan yang bertentangan hak dan kewajiban hukum menurut undang-undang.²⁰

Setelah adanya Arrest dari Hoge Raad 1919 Nomor 110 tanggal 31 Januari 1919, maka pengertian perbuatan melawan hukum lebih diperluas, yaitu :²¹

Hal berbuat atau tidak berbuat itu adalah melanggar hak orang lain, atau itu adalah bertentangan dengan kewajiban hukum dari orang yang berbuat (sampai di sini adalah merupakan perumusan dari pendapat yang sempit), atau berlawanan baik dengan kesusilaan maupun melawan kepantasan yang seharusnya ada di dalam lalu lintas masyarakat terhadap diri atau benda orang lain.

Pengertian perbuatan melawan hukum dalam arti luas berdasarkan pernyataan di atas, bahwa perbuatan itu tidak saja melanggar hak orang lain dan bertentangan dengan kewajiban hukum dari pelakunya atau yang berbuat, tetapi perbuatan itu juga berlawanan dengan kesusilaan dan kepantasan terhadap diri atau benda orang lain, yang seharusnya ada di masyarakat.²²

Kerugian di sini dibagi menjadi 2 (dua), yaitu Materil dan Imateril. Pada Pasal 1365 KUHPerdara bisa dapat memberikan beberapa jenis kemungkinan untuk penuntuan, seperti:²³

- a. Mengganti kerugian atas kerugian dalam bentuk berupa uang;

²⁰ *Ibid.*

²¹ Munir Fuady, loc.cit

²² H.F.A.Volmar, 2004. “*Pengantar Study Hukum Perdata*” (Diterjemahkan Oleh I.S. Adiwinata), Rajawali Pers, Jakarta, hlm.184

²³ Hans Kelsen, *Op.Cit*, hlm. 56

- b. Menganti kerugian dalam bentuk natura atau pengembalian keadaan pada keadaan yang semula;
- c. Pernyataan bahwa suatu perbuatan yang dilakukan ialah bersifat melawan hukum;
- d. Larangan untuk melakukan suatu perbuatan;
- e. Meniadakan sesuatu yang telah diadakan secara melawan hukum; dan
- f. Pengumumsn daripada keputusan atau dari sesuatu yang telah diperbaiki.

3. Teori Perlindungan Hukum

Menurut Muchsin, perlindungan hukum merupakan kegiatan untuk melindungi individu dengan menyasikan hubungan nilai-nilai atau kaidah-kaidah yang menjelma dalam sikap dan tindakan dalam menciptakan adanya ketertiban dalam pergaulan hidup antar sesama manusia.²⁴ Perlindungan hukum adalah segala upaya pemenuhan hak dan pemberian bantuan untuk memberikan rasa aman kepada saksi dan/atau korban, perlindungan hukum korban kejahatan sebagai bagian dari perlindungan masyarakat, dapat diwujudkan dalam berbagai bentuk, seperti melalui pemberian restitusi, kompensasi, pelayanan medis, dan bantuan hukum.²⁵ Penerapan pasal 1872 KUHPerdara dapat menjadi bentuk perlindungan hukum bagi korban. sebagaipemeriksaan perdata merupakan keadilan bagi korban dan bentuk tindakan

²⁴ Muchsin, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2003, hlm. 14.

²⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Ui Press. Jakarta, 1984, hlm 133.

preventif agar korban tidak mengalami kerugian yang lebih besar dan kehilangan hak perdatanya.

G. Metodi Penelitian

1. Jenis Penelitian

Pengertian penelitian merupakan suatu proses pengumpulan data analisis data yang sudah dilakukan secara sistematis, untuk mencapai tujuan – tujuan tertentu. Pengumpulan dan analisis data dilakukan secara ilmiah, baik bersifat kuantitatif maupun juga kualitatif, eksperimental maupun non-eksperimental, interaktif maupun non-interaktif.²⁶ Penelitian hukum ialah kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, dengan tujuan mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisanya.²⁷ Karena dalam hal metode penelitian merupakan salah satu bagian terpenting dari penulisan, maka metode penelitian yang akan dipergunakan dalam penyusunan skripsi ini ialah metode penelitian yuridis-normatif da didukung juga dengan data. Maksud dari ini metode yang digunakan dalam penelitian ini yuridis normatif dipergunakan dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui norma-norma hukum yang sudah terdapat pada peraturan perundang – undangan yang sudah berlaku, dalam menemukan kebenaran yang didasari pada logika keilmuan hukum dan sisi normatifnya, serta bertujuan

²⁶ Nana Syaodih Sukmadinata, *Metode Penelitian Pendidikan*, Rosda Karya, Bandung, hlm. 5.

²⁷ Soerjono Soekanto. *Pengantar Penelitian Hukum*, Penerbit Universitas Indonesia, Jakarta, 2006, hlm. 43.

untuk memperoleh sebuah data maupun keterangan yang terdapat dalam hal berbagai literatur di perpustakaan (studi pustaka), jurnal hasil penelitian, koran, majalah, situs internet dan lain-lainnya.²⁸

2. Metode Pendekatan

a. Pendekatan Perundang-Undangan (*statute approach*)

Pendekatan Perundang-Undangan (*statute approach*) merupakan bahwa penelitian ini menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai suatu dasar awal untuk melakukan analisis dan dalam hal ini juga peraturan perundang-undangan yang menjadi titik fokusnya dalam penulisan.²⁹

b. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*)

Penelitian terhadap suatu konsep-konsep hukum seperti sumber hukum, fungsi hukum, lembaga hukum dan lainnya. Pendekatan ini dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang semakin berkembang di dalam ilmu hukum. Dalam pendekatan ini dapat berperan penting sebab pemahaman terhadap pandangan/doktrin yang sudah berkembang dalam ilmu hukum bisa menjadikan pedoman untuk membangun suatu argumentasi hukum ketika akan menyelesaikan suatu isu hukum yang dihadapi. Dalam hal pandangan/doktrin bisa memperjelas ide-

²⁸Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad Ke-20*,(Bandung: Alumni, 1994), hal.139.

²⁹Mukti Fajar Dan Yulianto Achamd, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Pustaka Pelaja, Yogyakarta, 2015, hlm. 185.

ide dengan memberikan sebuah ataupun beberapa pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun juga asas hukum yang relevan dengan suatu permasalahan.³⁰

3. Jenis dan Sumber Hukum

Data yang digunakan penulis untuk penelitian ini, yaitu :

a. Data Primer

Data sekunder, merupakan suatu data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku, laporan, jurnal dan berbagai referensi lain sebagainya. Artinya, penulis dapat memperoleh data ini dari berbagai sumber yang telah ada. Data sekunder terdiri dari :

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan suatu bahan hukum yang didapatkan dari studi kepustakaan yang berupa aturan perundang-undangan yang memiliki hubungan dengan skripsi ini yaitu:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
3. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Keretaapian, ditempatkan pada Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65 dan Penjelasan tentang Perkeretaapian ditempatkan pada Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722;

³⁰ Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2008, hlm.96.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2011 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan Antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain;
5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian;
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi; dan
10. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2019 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Pesero) PT Utama Karya.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang berupa petunjuk pedoman atau penjelasan mengenai bahan hukum primer yang berupa buku-buku yang berkaitan dengan permasalahan, kamus hukum, *website* resmi, kamus besar bahasa Indonesia, *ensiklopedia*, media cetak yang relevan.³¹

³¹ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm 174.

c. Bahan Hukum Tesier

Bahan hukum tersier adalah bahan – bahan yang memberikan petunjuk maupun pemahaman dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan dan bahan hukum sekunder, seperti kamus, *ensiklopedia*, media cetak, majalah, dan sebagainya.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Studi Dokumen, Menurut Abdulkadir Muhammad studi dokumen merupakan penjelasan informasi yang tertulis mengenai suatu hukum yang tidak dipublikasikan secara umum, tetapi boleh diketahui oleh pihak tertentu. Dokumen hukum tidak disimpan di perpustakaan umum, tetapi di Pusat Informasi dan Dokumentasi Hukum (*Legal Informasi and Document Center*) yang berada di lembaga – lembaga negara, lembaga penegak hukum, lembaga pendidikan tinggi, lembaga perusahaan dalam menjalankan suatu kegiatan bisnisnya.³²

Studi dokumen juga disebut dengan studi kepustakaan yang berupa peraturan perundang-undangan (*Legislation*), putusan pengadilan (*court decision*), laporan hukum (*law report*), jurnal (*national and international journal*), serta juga dokumen hukum (*legal documen*) lainnya. Yang dibutuhkan penulis untuk membahas permasalahan di skripsi ini.

5. Teknik Analisis Bahan Hukum

Bahan hukum dan dan penjelasan dari informasi yang didapatkan ini diperoleh dari sumber hukum yang sudah dikumpulkan dan juga diperoleh dari

³²Abdulkadir Muhammad, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 83.

penelitian. Selanjutnya dianalisis secara kualitatif, yang artinya semua data yang diperoleh atau yang didapat dianalisis dan juga disusun secara benar dalam berupa bentuk kalimat yang teratur, sistematis, logis, tidak tumpang tindih, serta efektif supaya bisa dipahami dengan jelas dan supaya tidak ada kekeliruan.³³

6. Teknik Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan penulis lakukan dengan cara deduktif. Penarikan kesimpulan yang berdasarkan aturan yang telah disepakati yang bertolak dari hal – hal yang bersifat umum kepada hal-hal yang bersifat khusus.³⁴ Kemudian hasil ataupun produk ddari deduktif tersebut dapat digunakan dengan tujuan untuk menyusun hipotesis, yaitu jawaban sementara yang dalam kebenarannya masih perlu untuk diuji atau perlu dibuktikan lagi memalui keilmuan selanjutnya.³⁵

³³ Muh. Abdul Kadir, *Hukum dan Penelitian Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 126.

³⁴ Tina Sri Sunartini, *Peningkatan Kemampuan Penalaran Matematis Siswa Melalui Pembelajaran Berbasis Masalah*, *Jurnal Pendidikan Matematika*, 5:1, diakses 20 Desember 2019 Pukul 21.58 WIB

³⁵ Beni Ahmad Saebani, *Metode Penelitian Hukum*, Pustaka Setia, Bandung, 2008, hlm. 111.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku - Buku

Abbas Salim, 1993, *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum Dan Penelitian Hukum*, Bandung, PT. Citra

-----, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Aditya Bakti, Bandung.

-----, 2010, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Adami Chazawi, 2012, *Pelajaran Hukum Perdata (Bagian 1)*, Rajawali Pers, Jakarta.

Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen*, PT Grafindo Persada, Jakarta.

Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum Perdata*, Rangkang Education Yogyakarta & PuKAP-Indonesia.

Andi Hamzah, 1985, *Hukum Perdata Indonesia*, dari Retribusi ke Reformasi, Pradnya Paramitha, Jakarta.

-----, 2005, *Kamus Hukum*, Jakarta, Ghalia Indonesia.

Beni Ahmad Saebani, 2008, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, Pustaka Setia.

Celina Tri Siwi Kristiyanti, 2008, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta, Sinar

Djoko Prakoso, 1988. *Hukum Penitensier di Indonesia*, Yogyakarta, Liberty.

Hadi Setia Tunggal, 2007, *Undang-Undang Perkeretaapian*, Harvarindo, Jakarta.

Hanafi Amrani dan Mahrus Ali, 2015, *Sistem Pertanggungjawaban Perdata Perkembangan dan Penerapan*, Rajawali Pers, Jakarta.

Indrianto Seno Adji, 2002, *Hukum Perdata*, Kantor Pengacara & Konsultan Hukum Prof. Oemar Seno Adji & Rekan, Jakarta.

- Jan Rammelink, 2003, *Hukum Perdata*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003.
- Jimly Asshiddiqe, M. Ali Safa'at, 2012, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum Konstitusi*, Jakarta, Press.
- Johan Nasutian, 2008, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung.
- Komariah Emong Supardjaja, 2002, *Ajaran Melawan Hukum dalam Hukum Perdata Indonesia; Studi Kasus tentang Penerapan dan Perkembangan dalam Yurisprudensi*, Alumni, Bandung.
- Leden Marpaung, 2005, *Asas-Teori Praktik Hukum Perdata*, Cet. Kedua, Grafika, Jakarta.
- M. Nur Nasution, 2004, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Mahrus Ali, Hanafi Amrani, 2015, *Sistem Pertanggungjawaban Perdata Perkembangan dan Penerapan*, Rajawali Pers, Jakarta.
- Moeljatno, 2008, *Asas-Asas Hukum Perdata*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Muchsin, 2003, *Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia*, Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Muchtaruddin Siregar, 1990, *Beberapa Masalah Management Pengangkutan*, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Munir Fuady, 2002, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*, PT. Citra Aditya Bakti, Jakarta.
- Nana Syaodih Sukmadinata, 2012, *Metode Penelitian Pendidikan*, Rosda Karya, Bandung.
- Ombudsman Republik Indonesia, 2017, *Laporan kajian Sistemik “ Pengelolaan Fasilitas Keselamatan Pada Perlintasan Sebidang Di Pulau Jawa ”*, Tim Komunikasi Strategis, Jakarta
- P.A.F Lamintang, 1984, *Sanksi Hukum Perdata Indonesia*, Amico, Bandung.
- Prodjodikoro Wirjono, 1989, *Asas-Asas Hukum Perdata Indonesia*, Alumni, Bandung

Rachmat Setiawan, 1999, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*, Putra Abardin, Bandung.

Rachmat Setiawan, 1982, *Tinjauan Elementer Perbuatan Melawan Hukum*, Alumni, Bandung.

Rasyid Ariman dan Fahmi Raghil, 2015, *Hukum Perdata*, Setara Press, Jawa Timur.

Roeslan Saleh, 1983, *Perbuatan Perdata dan Pertanggungjawaban Perdata*, Aksara Baru, Jakarta.

Romli Atmasasmita, 1989, *Asas-Asas Perbandingan Hukum Perdata*, Cetakan Pertama, Yayasan LBH, Jakarta.

-----, 1992, *Strategi Pembinaan Hukum*, Alumni FH-UI, Jakarta.

S. R. Sianturi, 1986, *Asas-asas Hukum Perdata di Indonesia dan Penerapannya*, Alumni, Jakarta.

Shidarta, 2006, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi, Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.

Simorangkir J.C.T, 1983, *Kamus Hukum*, Bumi Aksara, Jakarta.

Soegitjatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Cet ke-1, PT Rineka Cipta, Jakarta.

Soerjono Soekanto, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press. Jakarta.

Subekti, 1996, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermedia, Bandung.

Sudarto, *Hukum Perdata 1*, Yayasan Sudarto, Semarang, 1990, hlm. 39.

Sugi Rahayu, Utami Dewi dan Marita Ahdiyana, 2003, *Pelayanan Publik Bidang Transportasi*, CV Pustaka Setia, Daerah Istimewa Yogyakarta.

Sunaryati Hartono, 1994, *Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad Ke- 20*, Alumni, Bandung.

Surjadi, 2009, *Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik*, Refika Aditama, Bandung.

Sutin Usman Adji, 1990, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta,.

Taufik Hidayat, 2011, *Jalan Panjang Menuju Kebangkitan Perkeretaapian Indonesia*, Indonesian Railway Watch, Bandung.

Taufik Hidayat, 2012, *Regulasi, Keselamatan, dan Pelayanan Perkeretaapian Indonesia*, Indonesian Railway Watch, Bandung.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 1991, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua, cet. 1, Balai Pustaka, Jakarta.

Totok Purwo, 2015, *Asas Dan Tujuan Perkeretaapian*, PT Raja Grafindo Persada Jakarta.

Wahyu Sasongko, 2007, *Ketentuan-ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Universitas Negeri Lampung, Bandar Lampung.

Zainuddin Ali, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perlindungan Keretaapian

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

C. Jurnal

Muhammad Ngafifi, 2014, "Kemajuan Teknologi dan Pola Hidup Manusia dalam prespektif Sosial Budaya", *Jurnal Pembangunan Pendidikan: Fondasi dan Aplikasi* Volume 2, Nomor 1,

Tina Sri Sunartini, 2015, *Peningkatan Kemampuan Penalaran Matematis Siswa Melalui Pembelajaran Berbasis Masalah*, *Jurnal Pendidikan Matematika*, 5:1

D. Sumber dari Internet

Mela Arnani,2016, “*Masih Saja Ada Kecelakaan, Ini Kondisi dan Aturan Pelintasan Kereta Api*”, <https://nasional.kompas.com/read/2018/10/25/06470041/masih-saja-ada-kecelakaan-ini-kondisi-dan-aturan-pelintasan-keretaapi?page=all>
Kompas.com.

Kompas.com, 2019, “*Seberangi Rel Tak Berpalang Pintu, Mobil Avanza Ringsek Tertabrak Kereta*”,<https://regional.kompas.com/read/2019/10/13/19312001/seerangi-rel-tak-berpalang-pintu-mobil-avanza-ringsek-tertabrak-kereta>

Prabu, 2019, *Diseruduk KA Tangki Minyak, Sopir Carry Pickup Tewas*, “[Http://palpos.id/2019/12/21/diseruduk-ka-tangki-minyak-sopir-carry-pikap-tewas/](http://palpos.id/2019/12/21/diseruduk-ka-tangki-minyak-sopir-carry-pikap-tewas/)

Wikibooks,2017,https://id.wikibooks.org/wiki/Moda_Transportasi/Moda_Transporti_Kereta_Api