

Pertanggungjawaban Pidana dalam Kasus Uncommanded Signal Kereta Api pada Kecelakaan Kereta Turangga dengan Kereta Lokal Bandung di Cicalengka

Muhammad Diffa Khaddafi*, Dian Alan Setiawan

Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung, Indonesia.

*diffakhaddafi@gmail.com, dianalan.setia@yahoo.com

Abstract. This research focuses on the criminal responsibility of PT. KAI and PPKA for the Turangga train accident with the Bandung local train at Cicalengka Station. The aim of this research is to determine the criminal liability of PT. This research method is normative juridical. The results of this research are PT's criminal liability. KAI based on Article 187 paragraph 3 of Law Number 23 of 2007 concerning Railways for negligence in maintaining the signal system, while PPKA cannot be subject to criminal liability because there is no proven negligence or intention. The application of criminal sanctions in accordance with Article 359 of the Criminal Code for negligence resulting in death or serious injury only applies after a valid court decision. In this case, criminal sanctions have not been applied because there has been no court decision, even though PT KAI has fulfilled its civil obligations by providing compensation and carrying out infrastructure improvements.

Keywords: *Criminal liability, Sanctions, Uncommanded Signals.*

Abstrak. Penelitian ini berfokus pada tanggungjawab pidana PT. KAI dan PPKA atas terjadinya kecelakaan KA Turangga dengan KA Lokal Bandung di Stasiun Cicalengka. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana PT.KAI dan PPKA dalam kasus Uncommaded Sinyal KA pada Kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung serta penerapan sanksi pidana. Metode penelitian ini yuridis normatif. Hasil penelitian ini pertanggungjawaban pidana PT. KAI berdasarkan Pasal 187 ayat 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian karena kelalaian dalam pemeliharaan sistem sinyal sednagkan PPKA tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana karena tidak terbukti adanya kelalaian atau kesengajaan. Penerapan sanksi pidana sesuai dengan Pasal 359 KUHP untuk kelalaian yang mengakibatkan kematian atau luka berat hanya berlaku setelah adanya putusan pengadilan yang sah. Dalam kasus ini, sanksi pidana belum diterapkan karena belum ada putusan pengadilan, meskipun PT KAI telah memenuhi kewajiban perdatanya dengan memberikan kompensasi dan melakukan perbaikan infrastruktur.

Kata Kunci: *Pertanggungjawaban pidana, Sanksi, Uncommanded Sinyal.*

A. Pendahuluan

PT. Kereta Api Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Penyelenggaraan perkeretaapian tersebut berupa penyelenggaraan prasarana perkeretaapian dan sarana perkeretaapian. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Prasarana perkeretaapian meliputi jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum. Sarana perkeretaapian meliputi lokomotif, kereta, gerbong dan peralatan khusus.

Dengan berkembangnya Moda Transportasi darat di Indonesia, tentunya akan menimbulkan permasalahan. Permasalahan yang paling sering terjadi yaitu permasalahan kasus kecelakaan. Dalam 5 tahun terakhir antara tahun 2020-2024 terdapat 56 kasus kecelekaan kereta api. Di dalam Pasal 87 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yang berbunyi :“Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggungjawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian Kecelakaan transportasi adalah peristiwa yang tidak terduga dan tidak disengaja di jalan raya yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia, kerugian materiil, dan kepadatan lalu lintas. Kecelakaan transportasi didahului oleh situasi di mana seseorang atau kelompok orang yang menggunakan jalan raya gagal mengatasi lingkungan mereka. Karena kecelakaan adalah peristiwa acak yang didasarkan pada lokasi dan waktu yang tidak dapat ditentukan, subjek gagal mengatasi lingkungannya. Salah satu kecelakaan lalu lintas adalah kecelakaan kereta.

Salah satu kasus kecelakaan yang menarik perhatian penulis ialah kecelakaan yang terjadi pada 5 Januari 2024 Pukul 05.56 Terjadi tabrakan antara 2 kereta yaitu Kereta turangga dan kereta lokal bandung Human error (kesalahan manusia) berupa *uncommanded sinyal* diduga menjadi salah satu penyebab kecelakaan tabrakan KA Turangga dengan KA Commuterline Bandung Raya.. Uncommanded signal muncul akibat adanya tegangan dengan amplitudo tinggi dalam waktu singkat yang dialami oleh interface Stasiun Cicalengka ketika menerima sinyal dari Stasiun Haurpugur.KNKT menyimpulkan bahwa kecelakaan ini terjadi akibat adanya sinyal yang dikirim sistem interface tanpa perintah peralatan persinyalan blok mekanik (uncommanded signal) St. Cicalengka yang terproses oleh sistem persinyalan blok elektrik St. Haurpugur.

Pertanggungjawaban pidana menyangkut proses peralihan hukuman dari tindak pidana kepada pembuatnya karena tindakan yang melanggar larangan atau menyebabkan keadaan yang terlarang. Ketentuan pidana dalam kasus kecelakaan keret api di muat dalam dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 187. Hukum pidana merupakan hukum yang memuat peraturan-peraturan mengandung keharusan dan larangan terhadap pelanggar yang diancam dengan hukuman berupa siksa badan. Tindak pidana tidak hanya dapat wtindak pidana yang terjadi karena adanya sikap yang kurang hati-hati atau kealpaan dari si pelaku.

Dari uraian diatas peneliti ingin mengetahui sejauh mana pertanggungjawaban pidana petugas pengatur perjalanan kereta api dan PT.KAI atas kecelakaan kereta turangga dengan kereta bandung raya sesuai UU No.23 Tahun 2007 dan peraturan pendukung lainnya. Berdasarkan masalah diatas peneliti merasa akan tertarik untuk meneliti kasus tersebut kedalam sebuah skripsi dengan judul “ Pertanggungjawab Pidana Kasus Uncommanded Sinyal KA Pada Kecelakaan Kereta Turangga Dengan Kereta lokal Bandung Di Cicalengka.”

B. Identifikasi Masalah

1. Bagaimana Pertanggung jawaban pidana PT KAI dan Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api Dalam Kasus *Uncommanded Sinyal* KA Pada Kecelakaan Kereta Turangga Dan Kereta Lokal Bandung Raya?
2. Bagaimana Penerapan Sanksi Pidana Sesuai UU No 27 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan KUHP Dalam Kasus *Uncommanded Sinyal* KA Pada Kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya?

C. Metodologi Penelitian

Metode penelitian yang digunakan penulis kualitatif. Jenis penelitian ini ialah penelitian hukum yuridis normatif. Dalam hal spesifikasi penelitian menggunakan penelitian deskriptif. Metode dan teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu studi kepustakaan. Data penelitian ini berupa data data sekunder meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier meliputi KBBI. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan metode analisis deskriptif kualitatif.

D. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pertanggungjawaban Pidana PT. KAI dan Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api dalam Kasus *Uncommanded Sinyal KA* Pada Kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya

PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) harus bertanggung jawab atas kecelakaan kereta api yang terjadi seperti pada insiden tabrakan antara Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka. Pertanggungjawaban ini harus dilakukan mengingat PT KAI sebagai pihak pengelola prasarana perkeretaapian. Merujuk pada Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, penyelenggara prasarana perkeretaapian dimaknai sebagai pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Penyelenggaraan prasarana ini meliputi pembangunan, pengoperasian, perawatan, dan pengusaha prasarana. PT KAI selaku penyelenggara prasarana wajib bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pengoperasian dan perawatan prasarana termasuk sistem sinyal berfungsi dengan benar dan aman. Adanya anomali pada sistem sinyal sehingga mengakibatkan kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka menjadikan PT. KAI wajib dibebani tanggung jawab.

Salah satu bentuk tanggung jawab tersebut adalah pertanggungjawaban secara pidana. Pertanggungjawaban pidana adalah penerapan hukuman terhadap pelaku yang telah melakukan perbuatan melanggar hukum atau menyebabkan keadaan yang terlarang. Pertanggungjawaban pidana mengimplikasikan kewajiban seseorang untuk mempertanggungjawabkan tindakannya yang melanggar hukum pidana dan untuk menerima konsekuensi atau sanksi yang sesuai dengan pelanggaran tersebut. Dalam kasus kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka, PT KAI dapat dianggap bertanggung jawab secara pidana karena adanya kelalaian dalam peralatan sistem sinyal yang menjadi penyebab utama kecelakaan tersebut.

Dasar pertanggungjawaban pidana dalam konteks hukum pidana adalah adanya kesalahan baik berupa kelalaian atau tindakan yang disengaja oleh pelaku. Kegagalan sistem sinyal yang disebabkan oleh *uncommanded signal* menunjukkan adanya unsur kelalaian yang dapat dijadikan dasar untuk menuntut pertanggungjawaban pidana terhadap PT KAI. Oleh karena itu, PT KAI wajib bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut. Pertanggungjawaban ini tidak hanya dalam bentuk kompensasi kepada korban melainkan juga dalam bentuk penegakan hukum pidana terhadap kesalahan yang terjadi.

Tanggung jawab pidana ini meliputi kewajiban untuk mempertanggungjawabkan perbuatan yang melanggar hukum dan menimbulkan akibat yang terlarang, baik secara langsung maupun melalui kelalaian. Mengingat bahwa sistem persinyalan yang rusak merupakan milik dan tanggung jawab PT. KAI, institusi ini harus bertanggung jawab atas akibat fatal yang ditimbulkan oleh kegagalan tersebut sesuai dengan prinsip-prinsip dalam hukum pidana. Selain itu, PT. KAI juga dapat dikenai sanksi pidana berupa denda atau kewajiban perbaikan sistem untuk mencegah terulangnya kejadian serupa di masa depan.

Pertanggungjawaban pidana PT KAI atas kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka dapat merujuk pada ketentuan Pasal 187 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pasal 187 ayat 3 Undang-Undang Perkeretaapian ini mengatur tentang pertanggungjawaban pidana bagi penyelenggara prasarana perkeretaapian yang gagal memenuhi standar kelaikan operasi dan menyebabkan kecelakaan kereta api. Pasal

tersebut menyatakan sebagai berikut: (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan pidana denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).”

Berdasarkan ketentuan tersebut dapat diketahui bahwa penyelenggara yang mengoperasikan prasarana perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar dan mengakibatkan kecelakaan hingga kematian dapat dikenakan ancaman pidana penjara mencapai 6 tahun dan denda maksimum Rp2.000.000.000,00. Dalam konteks kecelakaan kereta Turangga dan kereta lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka yang terjadi anomali sistem sinyal sehingga menyebabkan 4 korban tewas dan puluhan luka-luka, PT Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana sesuai Pasal 187 ayat (3) Undang-Undang Perkeretaapian. Mengingat dampak kecelakaan yang fatal ini, PT KAI dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana berupa ancaman pidana penjara paling lama 6 tahun dan denda paling banyak Rp2.000.000.000,00.

PPKA dalam insiden kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka seharusnya bertanggung jawab untuk memastikan bahwa sinyal yang diberikan kepada kereta api Turangga sudah sesuai dengan kondisi jalur di stasiun. Namun kegagalan dalam mendeteksi perubahan sinyal yang tidak terduga dan kelalaian dalam mengambil tindakan preventif yang diperlukan menunjukkan adanya unsur kelalaian dari pihak PPKA. Kelalaian ini berkontribusi langsung terhadap terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan 4 korban jiwa dan 37 luka-luka sehingga petugas tersebut juga harus dimintai pertanggungjawaban secara pidana bersama dengan PT KAI.

Kasus kecelakaan ini disebabkan oleh *uncommanded signal* yang muncul akibat kesalahan sistem dan tidak terbukti adanya kelalaian atau kesalahan dari PPKA, maka pihak PPKA tidak dibebani tanggung jawab pidana. Unsur kelalaian yang menjadi dasar pertanggungjawaban pidana ini tidak terpenuhi sehingga tanggung jawab pidana tidak dapat dikenakan kepada PPKA. PT KAI juga menegaskan bahwa PPKA maupun petugas lainnya tidak diberikan sanksi mengingat hasi; investigasi menunjukkan tidak terdapat kelalaian dari petugas melainkan masalah teknis yang menjadi penyebab utama kecelakaan. syarat-syarat pertanggungjawaban pidana baik dalam bentuk kesengajaan, kelalaian, maupun alasan penghapus pidana tidak terpenuhi. Oleh karena itu, PPKA tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan KA Turangga dengan KA Lokal Bandung.

Kasus kecelakaan antara Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka menunjukkan bahwa PT Kereta Api Indonesia (KAI) dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana. Sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian, PT KAI memiliki kewajiban untuk memastikan sistem sinyal berfungsi dengan baik dan aman. Terjadinya anomali sistem sinyal yang menyebabkan kecelakaan ini mencerminkan adanya kelalaian dalam pemeliharaan dan pengawasan oleh PT KAI. Hal ini memenuhi syarat pertanggungjawaban pidana yang mencakup kesengajaan (*dolus*), kelalaian (*culpa*), dan tidak adanya alasan penghapus pidana. Berdasarkan Pasal 187 ayat 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, PT KAI dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana berupa ancaman pidana penjara hingga enam tahun dan denda maksimal dua milyar rupiah sesuai dengan dampak fatal yang ditimbulkan oleh kecelakaan tersebut.

Berbeda halnya dengan PT. KAI, Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana karena tidak terbukti adanya kelalaian atau kesengajaan dari pihak PPKA. Investigasi KNKT yang menyatakan bahwa penyebab utama kecelakaan adalah anomali sistem sinyal yang tidak dapat diprediksi atau dihindari oleh PPKA. Mengingat bahwa PPKA bertindak sesuai dengan prosedur sehingga tidak ada unsur kelalaian atau kesengajaan yang dapat dikenakan kepada PPKA. Oleh karena itu, tanggung jawab pidana tidak dapat diterapkan pada PPKA karena tidak terbukti adanya kesengajaan (*dolus*), kelalaian (*culpa*), maupun tidak adanya alasan penghapus pidana.

Penerapan Sanksi Pidana Sesuai Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian dan KUHP dalam Kasus *Uncomadded Sinyal KA* pada Kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya

Kasus anomali sinyal KA pada kecelakaan antara Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya menunjukkan bahwa sanksi pidana dapat diterapkan kepada PT Kereta Api Indonesia (KAI) sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian. Kegagalan PT KAI dalam memastikan sistem sinyal berfungsi dengan baik mencerminkan kelalaian dalam pemeliharaan dan pengawasan, yang dapat mengakibatkan sanksi pidana berupa pidana penjara dan denda sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Sebaliknya, Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) tidak dapat dikenakan sanksi pidana karena tidak ada bukti kelalaian atau kesengajaan dari pihak mereka. Investigasi KNKT mengungkap bahwa anomali sistem sinyal yang tidak dapat diprediksi atau dihindari oleh PPKA menjadi penyebab utama kecelakaan sehingga PPKA tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.

Sanksi pidana bagi PT. KAI tentunya merujuk pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengatur penyelenggaraan, pengelolaan, dan pengawasan sistem perkeretaapian di Indonesia dengan tujuan utama untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan pelayanan yang baik dalam operasional kereta api. Undang-Undang ini menetapkan kewajiban bagi penyelenggara prasarana perkeretaapian untuk memelihara dan memastikan sistem sinyal serta infrastruktur berfungsi secara optimal. Diaturinya sanksi pidana dalam undang-undang ini sebagai upaya menegakkan kepatuhan dan memberikan efek jera terhadap pelanggaran yang dapat mengancam keselamatan dan keamanan transportasi perkeretaapian.

Sanksi pidana bagi PT KAI atas kecelakaan antara Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya merujuk pada Pasal 187 ayat 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007. Pasal tersebut menyebutkan sebagai berikut:

“Setiap Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) dan Pasal 77 ayat (1) dan ayat (2) dikenakan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).”

PT KAI juga dapat dikenakan sanksi pidana berdasarkan Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang berbunyi sebagai berikut:

“Barang siapa karena kelalaiannya menyebabkan orang lain mati atau luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana denda paling banyak sembilan ratus ribu rupiah.”

Pasal ini mengatur sanksi bagi pelaku yang akibat kelalaiannya menyebabkan kematian atau cedera berat pada orang lain. Dalam konteks kecelakaan antara Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya, PT KAI dapat dikenakan sanksi ini karena adanya anomali sistem sinyal yang disebabkan oleh kelalaian dalam pemeliharaan dan pengawasan sehingga mengakibatkan kecelakaan dengan dampak fatal. Penegakan sanksi berdasarkan Pasal 359 KUHP relevan karena mencerminkan tanggung jawab PT KAI dalam memastikan keselamatan operasional kereta api dan kegagalannya memenuhi kewajiban tersebut berpotensi menimbulkan sanksi pidana atas kerugian yang terjadi.

Berdasarkan pemaparan tersebut dapat diketahui bahwa penerapan sanksi pidana dalam kasus anomali sinyal KA pada kecelakaan antara Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya merujuk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Berdasarkan Pasal 187 ayat 3 UU Perkeretaapian, PT KAI dapat dikenakan pidana penjara hingga enam tahun dan/atau denda maksimal dua milyar rupiah karena kelalaian dalam pemeliharaan dan pengawasan sistem perkeretaapian. Sementara itu, Pasal 359 KUHP menetapkan pidana penjara hingga lima tahun atau denda maksimal sembilan ratus ribu rupiah bagi pihak yang kelalaiannya menyebabkan kematian atau luka berat. Kedua ketentuan ini relevan bagi PT KAI yang bertanggung jawab atas anomali sinyal yang menyebabkan kecelakaan fatal di Stasiun Cicalengka.

Penerapan sanksi pidana hanya dapat dilakukan jika terdapat putusan pengadilan yang sah. Hukum pidana menetapkan bahwa sanksi pidana baru berlaku setelah adanya putusan pengadilan yang menetapkan adanya kesalahan atau pelanggaran hukum oleh terdakwa. Berdasarkan prinsip hukum pidana, sanksi tidak dapat diterapkan tanpa adanya keputusan pengadilan yang mengikat. Dalam kasus anomali sinyal KA pada kecelakaan antara Kereta

Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya, sanksi pidana terhadap PT KAI atau pihak lainnya hanya dapat diterapkan setelah pengadilan memutuskan adanya pelanggaran hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sanksi pidana tidak dapat diterapkan tanpa adanya putusan pengadilan. Hal ini dikarenakan sistem hukum pidana mengutamakan prinsip asas legalitas dan kepastian hukum. Proses hukum harus diikuti dengan benar untuk memastikan keadilan dan kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat. Penerapan sanksi pidana termasuk terhadap korporasi seperti PT Kereta Api Indonesia (KAI) harus melalui proses hukum yang melibatkan penyidikan, penuntutan, dan persidangan di pengadilan.

Kasus kecelakaan kereta Turangga dan kereta lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka hingga saat ini tidak terdapat putusan pengadilan. Dikarenakan tidak adanya proses melalui pengadilan. Hal ini berpotensi adanya beberapa pertimbangan seperti ketidakcukupan bukti yang memenuhi syarat untuk tuntutan pidana, keputusan administratif dari pihak berwenang untuk menyelesaikan masalah melalui jalur non-litigasi, atau perjanjian penyelesaian di luar jalur pengadilan. Akibatnya, sanksi pidana sebagaimana ditentukan oleh Pasal 187 ayat 3 UU Perkeretaapian dan Pasal 359 KUHP tidak dapat diterapkan karena tidak adanya putusan pengadilan yang menetapkan kesalahan maupun pertanggungjawaban pidana terhadap PT KAI. Meski tidak dikenakan sanksi pidana, PT KAI menjalankan tanggung jawab penuh secara perdata.

E. Kesimpulan

Pertanggungjawaban Pidana PT. KAI dalam kasus *uncomadded sinyal* pada kecelakaan Kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya didasarkan pada kedudukan PT. KAI sebagai penyelenggara prasarana kereta api yang seharusnya memastikan sistem sinyal berfungsi dengan baik dan aman. Anomali sistem sinyal dalam kecelakaan tersebut menunjukkan kelalaian PT. KAI dalam pemeliharaan dan pengawasan sehingga PT. KAI dapat dikenakan ancaman pidana penjara hingga enam tahun dan denda maksimal dua milyar rupiah sebagaimana Pasal 187 ayat 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Sebaliknya, Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban pidana karena sudah bertugas sesuai prosedur dan tidak terbukti adanya kelalaian atau kesengajaan sehingga syarat-syarat pertanggungjawaban pidana baik dalam bentuk kesengajaan, kelalaian, maupun alasan penghapusan pidana tidak terpenuhi.

Penerapan sanksi pidana dalam kasus kecelakaan kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka merujuk pada Pasal 187 ayat 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Pasal 359 KUHP Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Pasal 187 ayat 3 UU Perkeretaapian menetapkan sanksi pidana penjara hingga enam tahun dan/atau denda maksimal dua milyar rupiah bagi penyelenggara prasarana yang gagal memenuhi kewajiban pemeliharaan dan pengawasan sedangkan Pasal 359 KUHP mengancam pidana penjara hingga lima tahun atau denda maksimal sembilan ratus ribu rupiah untuk kelalaian yang menyebabkan kematian atau luka berat. Namun, sanksi pidana hanya dapat diterapkan setelah adanya putusan pengadilan yang sah sehingga sanksi pidana ini tidak dapat diterapkan pada kasus kecelakaan kereta Turangga dan Kereta Lokal Bandung Raya di Stasiun Cicalengka karena tidak adanya putusan pengadilan. Meskipun tanpa sanksi pidana, PT KAI telah memenuhi tanggung jawab perdatanya dengan memberikan kompensasi kepada korban dan melaksanakan perbaikan infrastruktur serta langkah-langkah perbaikan yang diperlukan.

Daftar Pustaka

- [1] A.T. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 2001.
- [2] Amir Ilyas, *Asas-Asas Hukum Pidana Memahami Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Yogyakarta: Mahakarya Rangkang, 2021.
- [3] Andi Hamzah, *Pengantar Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta:Ghana Indonesia, 2018.
- [4] Barda NawawiArief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan*

- Kejahatan, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2001.
- [5] Chairul Huda, Dari tiada Pidana tanpa Kesalahan Menuju Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan, kencana, Jakarta, 2006.
- [6] Hari Sasangka dan Lily Rosita, Hukum Pembuktian Dalam Perkara Pidana, Mandar Maju, 2003 Mandar Maju.
- [7] Moeljrtno, Asas-asas Hukum Pidana, Jakarta, Rineka Cipta, 2002.
- [8] Munir Fuady, Perbuatan Melawan Hukum (pendekatan kontemporer), PT. Citra Aditya, Bandung, 2005.
- [9] P.A.F. Lamintang, Dasar-dasar Hukum Pidana di Indonesia, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997.
- [10] Subekti., 2001, Hukum Pembuktian, Pradnya Paramitha, Jakarta.
- [11] Sudikno Mertokusumo, Hukum Acara Perdata Indonesia, Liberty, Yogyakarta.
- [12] Wirjono Prodjodikoro, Hukum Acara Pidana di Indonesia, Bandung Sumur Bandung, 2011.
- [13] Wirjono Prodjodikoro. Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia. Refika Aditama, Bandung. 2003.
- [14] Zulfan. Saksi Mahkota; Dalam Sistem Pembuktian Hukum Pidana. Lhokseumawe: Universitas Malikussaleh Press, 2022.
- [15] Ahmad Ghifari Alhasani, "Pertanggungjawaban Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelaku pembuat Konten Perjudian Online Berbasis Live Streaming." PAMPAS: Journal of Criminal Law 5.1 (2024).
- [16] Arkan, M. Dhiya. "Analisis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pelaku Delik Culpal Dalam Perkara Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia (Studi Putusan Nomor: 746/Pid. Sus/2019/PN. Tjk)." (2022).
- [17] Aryo Fadlian, "Pertanggungjawaban Pidana Dalam Suatu Kerangka Teoritis." Jurnal Hukum Positum, Volume 5 Nomor 2 (2020).
- [18] Butar-Butar, Dongan, and Hudy Yusuf. "Sanksi Hukum Tindak Pidana Malpraktik Dokter Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2023 Tentang Kesehatan." Jurnal Locus Penelitian Dan Pengabdian 3.4 (2024).
- [19] Chanif, Muhamad. "Implementasi Pasal 44 KUHP sebagai alasan penghapusan pidana dalam proses pemeriksaan perkara pidana." MAGISTRA Law Review 2.01 (2021): 60-77.
- [20] Hanifah, Farhana Nabila. "Perbandingan Alasan Penghapusan Pidana Untuk Subjek Hukum Korporasi di Belanda dan dalam Undang-Undang No 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana." Jurnal Syntax Admiration 5.6 (2024).
- [21] Jumardi, Abdulhadi, et al. "Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta." Patingalloang: Jurnal Pemikiran Pendidikan dan Penelitian Kesejarahan 7.1 (2020): 40-48.
- [22] Kansil, Fernando I. "Sanksi Pidana dalam Sistem Pidana Menurut KUHP dan di Luar KUHP." Lex Crimen 3.3 (2014).
- [23] Kurniawan, Kukuh Dwi, and Dwi Ratna Indri Hapsari. "Pertanggungjawaban pidana korporasi menurut vicarious liability theory." Jurnal Hukum Ius Quia Iustum 29.2 (2022): 324-346.
- [24] Lubis, Mhd Teguh Syuhada. "Pertanggungjawaban Pidana Bagi Pelaku Tindak Pidana Penyeludupan Manusia." De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum 2.1 (2017).
- [25] Manalu, Sahata. "Tinjauan Yuridis Pembuktian Tindak Pidana Persetubuhan Terhadap Anak." Fiat Iustitia: Jurnal Hukum (2021).
- [26] Mulyadi, Lilik. "Asas Pembalikan Beban Pembuktian Terhadap Tindak Pidana Korupsi Dalam Sistem Hukum Pidana Indonesia dihubungkan dengan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa anti Korupsi 2003." Jurnal Hukum dan Peradilan 4.1 (2015).

- [27] Novianto, Widodo Tresno. "Penafsiran Hukum dalam Menentukan Unsur-Unsur Kelalaian Malpraktek Medik (Medical Malpractice)." *Yustisia* 4.2 (2015).
- [28] Pratama, Widhy Andrian. "Perlindungan Hukum Terhadap Pasien Korban Malpraktik Kedokteran." *SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum* 3.2 (2024).
- [29] Rinitami Njatrijani, Saulita Margaret, and Ester Purinta Sembiring. "Jaminan Keselamatan Penumpang Moda Transportasi Kereta Api (Studi Kasus Kecelakaan Kereta Api Turangga dan KRL Commuter Line Bandung)." *Law, Development and Justice Review* 7.1 (2024): 30-44.
- [30] Riyadi, Afrizal, Rinitami Njatrijani, And Siti Mahmudah. "Tanggung Jawab Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Di Perlintasan Sebidang." *Diponegoro Law Journal* 5.2 (2016): 1-16.
- [31] Rozani, Fira Firnayah, et al. "Analisis Kasus Kebakaran Di Kawasan Lahan Gunung Bromo Dalam Penggunaan Flare Saat Foto Pre-Wedding Dalam Perspektif Hukum Pidana Islam." *Tashdiq: Jurnal Kajian Agama Dan Dakwah* 1.2 (2023).
- [32] Rozi, F. (2018). Sistem Pembuktian Dalam Proses Persidangan Pada Perkara Tindak Pidana. *Jurnal Yuridis Unaja*, 1(2), 19-33.
- [33] Sriwindari, Henny, And Khalid Khalid. "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Kereta Api (Kasus Keterlambatan Kereta Api Perspektif Fiqh Siyasyah)." *Unes Law Review* 5.4 (2023): 4095-4103.
- [34] Suhariyono, A. R. "Penentuan sanksi pidana dalam suatu undang-undang." *Jurnal Legislasi Indonesia* 6.4 (2018): 615-666.
- [35] Tompodung, Hiro RR. "Kajian Yuridis Tindak Pidana Penganiayaan Yang Mengakibatkan Kematian." *Lex Crimen* 10.4 (2021).
- [36] Informasi Transaksi Elektronik." *WELFARE STATE Jurnal Hukum* 3.1 (2024).
- [37] Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- [38] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- [39] Databooks, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2024/01/05/riwayat-kecelakaan-kereta-api-di-indonesia-mayoritas-anjlok>, diakses pada 4 Agustus 2024.
- [40] Databooks, <https://Databoks.Katadata.Co.Id/Datapublish/2024/01/05/Ka-Turangga-Tabrakan-Berapa-Banyak-Kecelakaan-Kereta-Di-Indonesia> Diakses Pada 27 Juli 2024.
- [41] Goodstast,s <https://goodstats.id/article/menelusuri-data-kecelakaan-kereta-api-di-indonesia-PRbg1>, Diakses Pada 27 Juli 2024.
- [42] KNKT, <https://knkt.go.id/news/read/hasil-akhir-investigasi-kasus-kecelakaan-ka-350-cl-bandung-roya---ka-65a-turangga->
- [43] Kompas, <https://www.kompas.com/tren/read/2022/04/15/133000365/mengenang-tragedi-tabrakan-kereta-api-sembrani-dan-kertajaya-yang-tewaskan?page=all>, diakses pada 4 Agustus 2024.
- [44] Baldwin Orvalla, & Eka Juarsa. (2023). Pertanggungjawaban Pidana Anggota Densus 88 dalam Tindak Pidana Pembunuhan Berencana Dihubungkan dengan Pasal 340 KUHP. *Jurnal Riset Ilmu Hukum*, 107–110. <https://doi.org/10.29313/jrih.v3i2.2873>
- [45] Baldwin Orvalla, & Eka Juarsa. (2023). Pertanggungjawaban Pidana Anggota Densus 88 dalam Tindak Pidana Pembunuhan Berencana Dihubungkan dengan Pasal 340 KUHP. *Jurnal Riset Ilmu Hukum*, 107–110. <https://doi.org/10.29313/jrih.v3i2.2873>
- [46] Baldwin Orvalla, & Eka Juarsa. (2023). Pertanggungjawaban Pidana Anggota Densus 88 dalam Tindak Pidana Pembunuhan Berencana Dihubungkan dengan Pasal 340 KUHP. *Jurnal Riset Ilmu Hukum*, 107–110. <https://doi.org/10.29313/jrih.v3i2.2873>