

BAB II TINJAUAN UMUM

A. Penanggulangan Kecelakaan Penyeberangan Kereta Api

1. Penanggulangan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Penanggulangan berasal dari kata “tanggulang” yang berarti menghadapi, mengatasi. Kemudian ditambah awalan “pe” dan akhiran “an”, sehingga menjadi “Penanggulangan” yang berarti proses, cara ,perbuatan menanggulangi.¹ Penanggulangan adalah upaya yang dilaksanakan untuk mencegah, menghadapi, atau mengatasi suatu keadaan mencakup aktivitas dan sekaligus berupaya untuk memperbaiki perilaku seseorang yang dinyatakan bersalah agar tidak terjadi lagi.²

Menurut Barda Nawawi Arief, penanggulangan adalah upaya pengaturan atau penyusunan secara rasional usaha-usaha pengendalian dan tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas yaitu kebijakan sosial.³ Dalam pengertian lain penanggulangan adalah upaya yang dilaksanakan untuk mencegah, menghadapi, mengatasi dan memberi solusi kepada masyarakat maupun pemerintah.⁴ Dalam penanggulangan ada 2 (dua) upaya yang dapat dilakukan yaitu :

a. Upaya *Preventif*

Secara etimologi berasal dari bahasa latin *pravenire* yang artinya ‘antisipasi’ atau mencegah terjadinya sesuatu. Upaya *preventif* adalah tindakan pencegahan agar tidak terjadi pelanggaran norma-norma yang berlaku, yaitu dengan mengusahakan agar faktor niat dan kesempatan tidak bertemu sehingga situasi keamanan dan ketertiban masyarakat

¹ “Pengertian Penanggulangan” melalui [:http://kbbi.web.id](http://kbbi.web.id). Diakses pada tanggal 27 Mei 2021 Pukul 18.06 WIB

² Rizki Rahmania, “Penanggulangan Tindak Pidana Perdagangan Orang Terhadap Perempuan Dan Anak Di Sumatra Utara”, Jurnal Pendidikan Sosial dan Humaniora , Vol. 2 No.1 2023

³ Barda Nawawi Arief, “Kebijakan Legislative dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara”, Yogyakarta: Genta Publishing, 2010.

⁴ Johny Lumolos , dkk “Strategi Dinas Pertanian Dalam Menanggulangi Kelangkaan Pupuk Bersubsidi Di Kecamatan Modoinding”, Jurnal Governance, Vol 1. No.2,2021

tetap terpelihara, aman dan terkendali. Menurut A. Qirom Samsudin M, dalam kaitannya untuk melakukan tindakan preventif adalah pencegahan lebih baik dari pada mendidik menjadi baik kembali, sebab bukan saja diperhitungkan segi biaya tapi usaha ini lebih mudah dan akan mendapat hasil yang memuaskan atau mencapai tujuan.⁵

b. Upaya *Represif*

Upaya *represif* merupakan upaya bersifat represi (menekan, mengekang, menahan dan bersifat menyembuhkan). Jika diartikan secara sederhana, Upaya *represif* bertujuan untuk mengembalikan keseimbangan yang mengalami gangguan.⁶

2. Kecelakaan

Kata kecelakaan memiliki kata dasar celaka, celaka dapat diartikan dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia yang berarti menderita sesuatu yang menyusahkan, malang, tidak bahagia, sial dan tidak beruntung.⁷ Kecelakaan suatu peristiwa yang tidak dapat diduga sebelumnya dan senantiasa dihindari atau diminimalisirkan dampaknya yang mengakibatkan kerugian, baik bagi penderita maupun pihak terkait secara material. Kecelakaan dapat terjadi dalam bentuk ketidaksengajaan ataupun direncanakan terlebih dahulu. Menurut Dr. Suma'mur kecelakaan dapat menyebabkan kerugian, baik itu kerusakan, kekacauan, terganggunya mental, kelainan/cacat dan kematian.⁸

International Labour Office (1989), kecelakaan merupakan kejadian yang tidak terencana dan terkontrol, yang disebabkan oleh manusia, situasi/faktor lingkungan, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat (ataupun tidak) menimbulkan kesakitan, kematian, kerusakan properti, atau kejadian yang tidak diinginkan.⁹

Setelah melihat definisi tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kecelakaan merupakan kejadian tidak terduga dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh

⁵ A. Qirom Samsudin M. Sumaryo E, "Kejahatan Anak Suatu Tinjauan dari Segi Psikologi dan Hukum Liberti", Yogyakarta, 46.

⁶ Artikel : Tim Hukumonline "Upaya Preventif dan Represif dalam Penegakan Hukum" <https://www.hukumonline.com/berita/a/upaya-preventif-dan-represif-dalam-penegakan-hukum-it63e0813b74769/?page=1> diakses

⁷ W.J.S Poerdarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta, 1995, 193.

⁸ Anggita Sukmawati, "Kecelakaan : Pengertian dan Faktor Penyebab Kecelakaan" <https://www.kompas.com/skola/read/2023/05/10/060000569/kecelakaan-kerja--pengertian-dan-faktor-penyebab-?page=all>. Diakses Tanggal 10 Mei 2023 Pukul 06:00 WIB

⁹ Frank Bird Jr and George L Germin, "Practical Loss Control Leadership", Intitute Publishing, USA 1990

kombinasi beberapa faktor dan dapat menimbulkan kerugian pada manusia berupa injury, kesakitan, kematian, kerusakan properti, ataupun gangguan pada proses kerja. Klasifikasi kecelakaan dibedakan menjadi beberapa jenis :¹⁰

- a. Menurut jenisnya, kecelakaan seperti terjatuh, tertimpa benda ,tertumpuk atau terkena benda dan terjepit oleh benda.
- b. Menurut sumber atau penyebab kecelakaan seperti dari mesin, alat angkut dan alat angkat, bahan atau zat berbahaya dan radiasi, serta lingkungan kerja.
- c. Menurut sifat luka atau kelainan seperti patah tulang, memar gegar otak, luka bakar , keracunan mendadak.

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 kecelakaan digolongkan menjadi 3 antara lain sebagai berikut :¹¹

1. Kecelakaan ringan, merupakan kecelakaan yang dapat mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau kerusakan pada barang.
2. Kecelakaan sedang, merupakan kecelakaan yang dapat mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau kerusakan pada barang.
3. Kecelakaan berat, yang merupakan kecelakaan yang dapat mengakibatkan korban dapat meninggal dunia dan/atau dapat mengalami luka berat.

Kecelakaan bersifat filosofis merumuskan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak faktor (multi-faktor), didahului oleh situasi ketika satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan. Didefinisikan bersifat multi-faktor karena kecelakaan melibatkan banyak faktor yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi. Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan yaitu :¹²

1. Faktor Manusia (*Factor Human Error*)

Factor Human Error menjadi faktor terbesar dalam kecelakaan di perlintasan kereta api, tingkat kesadaran masyarakat dalam menjunjung tinggi nilai keselamatan masih sangat rendah, sering kali masyarakat lalai,kurangnya disiplin dan mengabaikan rambu-rambu peringatan yang ada.¹³ Selain itu kesalahan manusia

¹⁰ Mitha Erlisya Puspanhani, “Analisis Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja Pada Pekerja di Unit Spining Perusahaan Manufaktur Kota Cirebon”, Journal Of Cahaya Mandalika, Vol.1 ,No. 1

¹¹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹² Sujanto Mulyo , Dikrotoat Jendral Perhubungan Darat , Tahun 2006

¹³ Natalia, Kristi dan Indarsjah Tirawidjaja, “Kampanye Keselamata di Perlintasan Kereta Api untuk Mahasiswa Sebagai Pelopor Budaya Keselamata Perkeretaapian”, Jurnal Tingkat Sarjana Bidang Seni Rupa dan Desain, 2019, 1-11.

pada keelakan kereta api dapat terjadi pada operator darat yang disebut pengatur perjalanan kereta api yang berugas sebagai pengatur sinyal dan keberangkatan kereta api, masinis yang tidak melaksanakan standar prosedur operasi hingga melanggar kecepatan. Selain itu, kurangnya konsentrasi akibat kelelahan fisik juga menjadi penyebab *human error*.¹⁴

2. Faktor Kerusakan Sarana dan Prasarana

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (RI) nomor 60 tahun 2020 yang dimaksud dengan Prasarana Perkeretaapian adalah jalur Kereta Api, stasiun Kereta Api, dan fasilitas operasi Kereta.¹⁵ Sedangkan Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel atau kereta api itu sendiri. Kerusakan sarana dan prasarana seperti sistem komunikasi, sistem persinyalan, kerusakan kecepatan lokomotif, tidak berfungsinya pengereman dengan maksimal, kondisi rel yang tidak baik, keadaan wesel rel yang tidak baik hingga kerusakan pada rel adalah beberapa penyebab kecelakaan terjadi.¹⁶

3. Faktor Eksternal

Faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari luar sistem perkeretaapian yang dapat mengganggu atau merusak persinyalan kereta api. Faktor eksternal dapat berupa tindakan vandalisme, pencurian, sabotase, atau terorisme yang merusak peralatan persinyalan kereta api. Faktor eksternal juga dapat berupa kecelakaan lalu lintas, bencana alam, atau gangguan hewan yang menghalangi jalur kereta api atau merusak kabel persinyalan kereta api.¹⁷

3. Penyeberangan Kereta Api

Penyeberangan adalah sebuah tempat yang didesain khusus untuk menyeberangi suatu jalan. Penyeberangan jalan dirancang agar dapat menyeberang dengan aman, serta terletak di lokasi yang menjamin keselamatan ketika melalui arus lalu lintas kendaraan.¹⁸ Penyeberangan rel kereta api adalah persimpangan antara jalur kereta api dengan jalan, baik jalan raya maupun jalan kecil. Keberadaan perlintasan kereta api

¹⁴ Fikri Indra Maulana dan Ari Widyanti, "Analisis Metode Human Error Identification Penyebab Kecelakaan yang Berhubungan dengan Pengatur Perjalanan Kereta Api" dalam seminar nasional IENACO, 2016.1.

¹⁵ Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 60 Tahun 2020 Tentang Prasaran Perkeretaapian

¹⁶ Farhan Arif Sumawiharja, "Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Gerbang Perlintasan Kereta", Al-Qalam: Jurnal Ilmiah Keagamaan Dan Kemasyarakatan, 2023, Vol.17, No.3 ,

¹⁷ Meiliala, Andrianus, "Dukungan Budaya Terhadap Korban Viktimisasi Anggota Masyarakat Pendukung Budaya", Jurnal Hukum dan Pembangunan, 2003, Vol.33, No.4, 503-514.

¹⁸ Penyeberangan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

bisa ditemukan di perkotaan hingga ke pedesaan dan pedalaman yang dilewati oleh jalur kereta api.¹⁹

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 94 Tahun 2018, perlintasan sebidang adalah perpotongan antara jalan dengan jalur kereta api. Kedua perlintasan ini berada dalam satu bidang tanah yang sama, sehingga disebut sebidang. Perlintasan sebidang kerap menjadi perhatian karena sering menjadi tempat terjadinya kemacetan bahkan kecelakaan. Oleh karena itu pada beberapa perlintasan sebidang, akan didapati pintu perlintasan yang bertujuan untuk mengamankan perjalanan KA dan pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.²⁰ Selain itu akan ada pintu perlintasan sebidang, biasanya akan terdapat pos untuk penjaga jalan lintasan (PJJ) yang akan menyalakan alarm dan menurunkan palang pintu ketika kereta akan melintas. Perlintasan kereta api dibagi ke dalam 2 (dua) macam. Pertama, perlintasan sebidang yang diartikan sebagai elevasi jalan rel dan jalan raya ada pada satu bidang.²¹ Keberadaan pintu perlintasan di perlintasan sebidang memang menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api, namun kerap menimbulkan kemacetan karena terlebih jika frekuensi melintasnya kereta api cukup banyak. Dalam hal ini, perjalanan kereta api memang lebih diutamakan karena jika terjadi kecelakaan maka dampak dan kerugian yang ditimbulkan dapat lebih besar.²²

Suryo Hapsoro Tri Utomo, menyampaikan kepada para pengemudi kendaraan saat akan melintasi penyeberangan kereta api hendaknya berhenti di jarak 3 (tiga) meter dibelakang palang kereta, membuka kaca mobil sebesar 20 cm kemudian dengarkan apakah ada pengumuman atau tanda jika kereta akan melintas atau tidak. Selain itu, saat berada di sekitar daerah perlintasan kereta, hendaknya mematikan audio mobil agar dapat mendengar dengan jelas pengumuman atau tanda kereta akan melintas.²³

¹⁹ Bakri , “Pengertian Perlintasan Kereta Api” <https://bakri.uma.ac.id/pengertian-perlintasan-rel-kereta-api/> Diakses Pada Tanggal 23 Juli 2022

²⁰ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2007 Perkeretaapian , Pasal 124 Tentang Lalu Lintas Kereta Api

²¹ Jumardi, dkk. “Perkembangan Transportasi Kereta Api di Jakarta”. *Jurnal Pemikiran Pebidikan dan Penelitian Kesejarahan*”, Vol.7, No.1 , 2020, 40-48.

²² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94/2018/ tentang Perlintasan Sebidang

²³ Suryo Hapso Tri Utomo, “*Jalan Rel*”, (Beta Offset:Yogyakarta,2009),7.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 Tentang Perpotongan dan Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan bangunan lain disebutkan bahwa persyaratan perlintasan sebidang adalah sebagai berikut:²⁴

- a. Perpotongan antara jalur kereta api dengan bangunan lain dapat berupa perpotongan sebidang atau perpotongan tidak sebidang.
- b. Perpotongan antara jalur kereta api dengan jalan disebut perlintasan.
- c. Perlintasan dibuat sebidang, jika:
 1. Letak geografis yang tidak memungkinkan membangun perlintasan tidak sebidang.
 2. Tidak membahayakan dan mengganggu kelancaran operasi kereta api dan lalu lintas di jalan.
 3. Pada jalur tunggal dengan frekuensi dan kecepatan kereta api rendah.
- d. Perlintasan sebidang sebagaimana dimaksud ditetapkan dengan ketentuan sebagai berikut:
 1. Kecepatan kereta api yang melintas pada perlintasan kurang dari 60 km/jam.
 2. Selang waktu antara kereta api satu dengan kereta api berikutnya (headway) yang melintas pada lokasi tersebut minimal 30 (tiga puluh) menit.
 3. Jalan yang melintas adalah jalan kelas III.
 4. Jarak perlintasan yang satu dengan yang lainnya pada satu jalur kereta api tidak kurang dari 800 meter.
 5. Tidak terletak pada lengkungan jalur kereta api atau jalan.
 6. Jarak pandang bebas bagi masinis kereta api minimal 500 meter maupun pengendara jarak minimal 150 meter. kendaraan bermotor dengan
- e. Pembangunan perlintasan sebidang yang dimaksud harus memenuhi persyaratan:
 1. Permukaan jalan harus satu level dengan kepala rel dengan toleransi 0,5 cm.
 2. Terdapat permukaan datar sepanjang 60 cm diukur dari sisi terluar jalan rel.
 3. Maksimum gradient untuk dilewati kendaraan dihitung dari titik tertinggi di kepala rel adalah:
 4. Lebar perlintasan untuk satu jalur jalan maksimum 7 meter.
 5. Sudut perpotongan antara jalan rel dengan jalan harus 90° dan panjang jalan yang lurus minimal harus 150 meter dari as jalan rel.

²⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 Tentang Perpotongan dan Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan bangunan

f. Pada perlintasan sebidang, kereta api mendapat prioritas berlalu lintas dan harus dilengkapi dengan:

1. Rambu, marka dan alat pemberi isyarat lalu lintas, dan
2. Petugas penjaga pintu perlintasan.

Fasilitas perlintasan kereta api terdiri dari palang, lampu isyarat palang pintu yang terdapat di palang pintu perlintasan, lampu silang datar dan alarm di penyangga pintu perlintasan, mekanisme penggerak palang, rambu-rambu pengganti, bendera, lentera dan tanda stop bila palang tidak berfungsi. Perlintasan kereta api di Sumatra Selatan pertama kali di bangun sepanjang 12 km dari Panjang menuju Tanjung Karang, Lampung. Pada waktu bersamaan dilaksanakan juga pemasangan dan pembangunan lintasan rel dari Kertapi Palembang menuju kota Prabumulih sejauh 78. Dalam hal ini Prabumulih merupakan titik persimpangan kearah selatan menuju Baturaja dan Martapura, sedangkan kearah barat menuju Muara Enim, Lahat, Tebing Tinggi dan Lubuk Linggau.²⁵ Perlintasan kereta api di Sumatra Selatan dijelaskan oleh Manajer Humas PT KAI Divre III Palembang, mengatakan bahwasanya jumlah perlintasan kereta api di wilayah Divre III Palembang yakni sebanyak 113 perlintasan sebidang, 34 titik perlintasan terjaga dan 58 titik yang tidak terjaga resmi, 21 perlintasan tidak dijaga tidak resmi, dan perlintasan tidak sebidang yang terdiri dari 20 flyover dan 11 underpass, selain itu ada 35 titik rawan bencana yakni jalur Prabumulih Baru,- Penimur, Niru-Belimbing-Gunung Megang-Muara Enim, Banjarsari-Lahat, Bungamas-Saunngaga-Tebing Tinggi.²⁶

a. Palang Perlintasan Kereta Api

Palang perlintasan kereta api merupakan sarana prasarana kereta api yang sebagai symbol bahwa kereta api akan melintasi rel kereta api dan para pengendara harus berhenti karena kereta akan melintas. Palang perlintasan terbuat dari kayu dengan panjang 7,5 meter, 9,5 meter atau 12 meter dan dipasang minimal 50 meter dari garis stop. Portal pengaman pengguna jalan (palang pintu) adalah sistem penghalang otomatis, mekanik maupun elektrik untuk mencegah pengguna jalan menerobos terhadap perlintasan saat kereta hendak atau saat lewat. Palang pintu harus memenuhi

²⁵ Novita, Anryandini “*Laporan Penelitian Arkeologi, Jaringan Kereta Api Di Sumatra Selatan*”, (Palembang: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Balai Arkeologi Palembang, 2012), 2

²⁶ Welly, Jasrial Tanjung, “*PT KAI Divre III Palembang Petakan 35 Titik Jalur Kereta Api Rawan Bencana*” <https://www.detik.com/sumbangsel/berita/d-7156818/pt-kai-divre-iii-palembang-petakan-35-titik-jalur-kereta-api-rawan-bencana>, Diakses pada hari Selasa tanggal 23 Januari 2024 pukul 22.43 wib

ketentuan kuat, ringan, anti karat, mudah dilihat dan pada jalan pemisah jalur. Palang perlintasan kereta api terbagi menjadi dua jenis yakni:²⁷

1. Dari segi pencatu daya dibedakan menjadi 3 yaitu:
 - a. Catu daya PLN
 - b. Catu daya surya (solar cell)
 - c. Catu daya hand generator (HG)
2. Dari segi pelayanan dibedakan menjadi 3 yaitu:
 - a. Pelayanan manual merupakan pelayanan yang buka tutup palang pintu perlintasan masih di operasikan oleh operator.
 - b. Pelayanan semi otomatis merupakan pelayanan yang tutup pintu perlintasan dioperasikan oleh operator dan buka pintu
 - c. Pelayanan otomatis merupakan pelayanan yang buka tutup palang pintu perlintasan secara otomatis oleh kereta api yang lewat.

Oleh karena itu pengoperasian pada palang perlintasan kereta api, hendaknya penjaga pintu perlintasan dapat mengetahui kelebihan dan kekurangan masing-masing tipe palang pintu perlintasan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No Pm 94 Tahun 2018 Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur kereta api dengan jalan portal, pengamanan pengguna jalan harus memenuhi persyaratannya diantaranya:²⁸

1. Mampu menutup penuh lebar jalan agar pengguna jalan raya tidak dapat memasuki atau menerobos perlintasan kereta api.
2. Waktu operasi membuka atau menutup antara 4 sampai dengan 7 detik.
3. Gerak palang saat menutup tidak kontinyu tetapi secara bertahap 3 kali.
4. Palang dapat menutup dalam waktu 2 sampai dengan detik setelah isyarat lampu peringatan atau larangan, isyarat suara, dan isyarat berjalan berfungsi.
5. Palang dapat membuka dalam waktu 2 sampai 5 detik setelah kereta api melewati perlintasan.
6. Palang terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan di segala macam cuaca.

Palang perlintasan kereta api yang merupakan sarana yang harus ada di perlintasan karena mempunyai fungsi diantaranya yakni:

1. Untuk melindungi perjalanan kereta api dari pengguna jalan raya.

²⁷ Marisa, Sagita Putri, dkk “Sistem Palang Pintu Pencegahan Kecelakaan Kereta Api Dengan Control Room Dan Wifi Signal”, Jurnal Ilmiah Mahasiswa, Vol.3 No.2, 79.

²⁸ Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 94 Tahun 2018 Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Kereta Api

2. Untuk melindungi pengguna jalan raya dalam semua kondisi dengan rambu dan alarm.

Perlintasan kereta api di Sumatra Selatan, berjumlah 113 perlintasan, namun tidak semuanya resmi dan memiliki pengaman, yang dimana diantaranya, 34 perlintasan ada palang pintu dan resmi dijaga, 21 palang pintu yang resmi tidak di jaga (hanya terdapat rambu-rambu), dan 58 perlintasan berstatus liar atau tidak ada palang pintu perlintasan.²⁹

b. Pos Penjagaan

Adanya pos penjagaan pada perlintasan kereta api jika perlintasan itu resmi dan tanda resmi suatu perlintasan kereta api ialah memiliki nomor JPL. Dalam pos penjagaan perlintasan kereta api ada penjaga perlintasan yang bertugas untuk mengamankan perjalanan kereta api. Penjaga perlintasan yang sering disingkat dengan PJJ (penjaga jalan lintasan), sesuai dalam PM No 19 Tahun 2011 tentang Sertifikat kecakapan penjaga perlintasan kereta api adalah orang yang menjaga perlintasan kereta api. Untuk meningkatkan kompetensi kecakapan seorang penjaga perlintasan sebidang harus mempunyai kemampuan, keterampilan, dan perilaku yang mendukung. Adapun parameter untuk mengukur kompetensi kecakapan tersebut dengan ujian sertifikasi yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal perkeretaapian. Setelah dinyatakan lulus ujian sertifikasi seorang penjaga perlintasan sebidang dan *smart card* yang berfungsi sebagai identitas bagi penjaga perlintasan kereta api tersebut karena sebagai penyelenggara prasarana perkeretaapian maka PT KAI wajib mempekerjakan sumber daya manusia perkeretaapian yang kompeten dan cakap dalam menjaga perlintasan kereta api.³⁰

Penjaga perlintasan kereta api harus mengetahui mengenai standar keselamatan perkeretaapian, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2015 tentang standar keselamatan perkeretaapian, diantaranya yakni:³¹

²⁹ Mukmin Samudera, "45 Pintu Perlintasan Kaa Di Sumsel Tidak Dijaga", <https://sumsel.tribunnews.com/2023/12/10/45-pintu-perlintasan-ka-di-sumsel-tidak-dijaga>, Diakses Pada Selasa, 10 Desember 2023 Pukul 19.04 WIB

³⁰ Oktaria, "Persepsi Penjagaan Perlintasan Kereta Terhadap Shift Jaga Di Masa Pandemic Covid-19 Pada Daop I Jakarta" *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 2021, Vol.7 No. 1,75-84

³¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian

1. Mengetahui dan memahami peraturan perundang-undangan yang terkait dengan operasi kereta api terutama tanda dan marka.
2. Mampu mengoperasikan peralatan perlintasan dan peralatan kerja lainnya
3. Mengetahui, memahami, dan menguasai jadwal perjalanan kereta api di wilayah kerjanya
4. Mampu dan cakap mengoperasikan peralatan telekomunikasi perkeretaapian
5. Mampu dan cakap mengambil tindakan darurat dalam hal peralatan perlintasan kereta api tidak berfungsi
6. Mengetahui, memahami dan menguasai wilayah kerjanya terhadap perjalanan kereta api, dan
7. Pengetahuan, keterampilan, dan sikap dalam menjaga perlintasan kereta api.

Selain itu seorang penjaga pintu perlintasan bisa di pertanggungjawabkan pidana apabila tidak ada alasan pembenar, adanya kelalaian yang disengaja dalam melakukan tugas yang dilakukannya. Oleh karena itu seorang PJP harus disiplin tinggi dalam melakukan pekerjaannya.³² Selain itu jam kerja seorang penjaga perlintasan di bagi menjadi 4 (empat) shift per hari, dimana dalam satu pos PJP terdapat 4 (empat) orang yang bergantian berjaga, dengan pembagian shift antara lain, shift pertama yaitu dari pukul 06.00 s.d 14.00, shift 2 dari pukul 14.00 s.d 20.00 dan shift ketiga dari pukul 20.00 s.d 06.00, sedangkan satu petugas PJP lainnya libur/off.³³

Penjaga perlintasan kereta api ini sangat berperan penting untuk kelancaran perjalanan di perlintasan kereta api dan tugas mereka menyangkut keselamatan orang banyak karena harus memastikan agar perjalanan kereta api dapat aman, lancar, dan tanpa hambatan. Dengan pekerjaan tersebut mereka memperoleh gaji kurang lebih Rp 2-3 Juta.³⁴

Penjaga perlintasan kereta api harus mengetahui semboyan perkeretaapian, yang di antaranya :

- a. Semboyan 2A, kecepatan KA Maksimum 40km/jam
- b. Semboyan 2B, kecepatan KA maksimum 20 km/jam
- c. Semboyan 2C, kecepatan KA Maksimum 5 km/jam
- d. Semboyan 3, KA harus berhenti didepan semboyan 3

³² A. Pulungan “*Tanggungjawab Penjaga Perlintasan Kereta Api Terhadap Kecelakaan Dalam Wilayah Perlintasan Kereta Api yang Tidak Resmi*”, Universitas 17 Agustus 1945, Surabaya , 2015

³³ Oktaria, “*Persepsi Penjagaan Perlintasan Kereta Terhadap Shift Jaga Di Masa Pandemic Covid-19 Pada Daop I Jakarta*” *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 2021, Vol.7 No. 1,75-84

³⁴ M. Hatta Muarabagja, “*Daftar Gaji Pegawai KAI*”, <https://bisnis.tempo.co/read/1618567/segini-daftar-besaran-gaji-pegawai-kai>, Diakses Pada Selasa 2 Agustus 2023 pukul 23.23 WIB

- e. Semboyan 50 (isyarat langsir melewati perlintasan) diberikan oleh juru langsir dengan membunyikan terompet/klakson satu kali panjang dan dua kali pendek. Dengan ditunjukkan rambu dan semboyan maka seorang PJJ lebih hafal dan mengetahui isyarat untuk memberi peringatan atau petunjuk kepada petugas yang mengendalikan pergerakan sarana kereta api.³⁵

4. Kereta Api

Kereta api adalah bentuk transportasi darat yang terdiri dari serangkaian kendaraan yang ditarik sepanjang jalur kereta api untuk mengangkut kargo atau penumpang, Gaya tarik disediakan oleh lokomotif yang terpisah atau motor individu dalam beberapa unit. Meskipun secara historis penggerak mesin uap mendominasi, bentuk-bentuk modern yang paling umum adalah mesin diesel dan listrik lokomotif, yang disediakan oleh kabel *overhead* atau rel tambahan. Sumber energi lain termasuk kuda, tali atau kawat, gravitasi, pneumatic, baterai, dan turbin gas. Kereta api merupakan moda angkutan massal dalam jarak sedang dan jarak jauh. Di Indonesia, pembangunan kereta api lebih banyak dilakukan untuk menghubungkan berbagai titik maupun wilayah. Hal itu dilakukan guna meningkatkan mobilisasi barang, jasa dan sumber daya manusia yang diangkut sebagai dari aktivitas perekonomian di masyarakat, sehingga meningkatkan kesejahteraan negara.³⁶

Kereta api adalah sarana transportasi berupa kendaraan tenaga uap atau listrik yang terdiri atas rangkaian gerbong yang ditarik oleh lokomotif dan berjalan di atas rel atau rentangan baja. Kereta api umumnya terdiri dari lokomotif yang dikemudikan oleh tenaga manusia yang disebut masinis dengan bantuan mesin dan rangkaian kereta atau gerbong sebagai tempat pengangkutan barang dan atau penumpang. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.³⁷

Kereta api ditemukan pada sekitar tahun 1800 dan mengalami perkembangan sampai tahun 1860. Pada mulanya dikenal kereta kuda yang hanya terdiri dari satu

³⁵ Willy, Artha, dkk "Pemberdayaan Masyarakat Untuk meningkatkan Kompetensi Penjaga Perlintasan Sebidang Transpotasi Perkeretaapian (Studi Kasus Di Baturaja, Sumatra Selatan)" Seminar Nasional Inovasi dan Aplikasi Teknologi Di Industri, Malang, 2019.

³⁶ Laporan Tahunan PT KAI Tahun 2016,3.

³⁷ Keputusan Menteri Perhubungan tentang Jalur Kereta Api No.52 Tahun 2000

kereta (rangkaiannya). Kemudian dibuatlah kereta kuda yang menarik lebih dari satu rangkaian serta berjalan di jalur tertentu yang terbuat dari besi (rel). Kereta jenis ini yang kemudian dinamakan sepur atau yang lebih dikenal dengan kereta api. Terdapat beberapa jenis kereta api. Jenis pertama adalah jenis kereta api menurut tenaga penggerak. Terdapat beberapa jenis kereta api menurut tenaga penggeraknya antara lain:³⁸

1. Kereta Api Uap

Kereta api uap adalah kereta api yang digerakkan dengan uap air yang dihasilkan dari ketel uap yang dipanaskan dengan kayu bakar, batu bara ataupun minyak bakar, oleh karena itu kendaraan ini dikatakan sebagai kereta api.

2. Kereta Api Diesel

Kereta api diesel adalah jenis kereta api yang digerakkan dengan mesin diesel dan umumnya menggunakan bahan bakar mesin dari solar. Ada dua jenis utama kereta api diesel ini yaitu kereta api diesel hidrolik dan kereta api diesel elektrik.

3. Kereta Api Rel Listrik

Kereta Rel Listrik, disingkat KRL, merupakan kereta rel yang bergerak dengan sistem propulsi motor listrik. Di Indonesia, kereta rel listrik terutama ditemukan di kawasan Jabotabek, dan merupakan kereta yang melayani para komuter. Jenis kedua adalah kereta api dilihat dari segi rel-nya. Jenis-jenis tersebut antara lain:

a. Kereta Api Konvensional

Kereta api rel konvensional adalah kereta api yang biasa dijumpai. Kereta jenis ini menggunakan rel yang terdiri dari dua batang baja yang diletakkan di bantalan. Di daerah tertentu yang memiliki tingkat ketinggian curam, digunakan rel bergerigi yang diletakkan di tengah tengah rel tersebut serta menggunakan lokomotif khusus yang memiliki roda gigi.

b. Kereta Api *Monorel*

Kereta api *monorel* (kereta api rel tunggal) adalah kereta api yang jalurnya tidak seperti jalur kereta yang biasa dijumpai. Rel kereta ini hanya terdiri dari satu batang besi. Letak kereta api didesain menggantung pada rel atau di atas rel. Karena efisien, biasanya digunakan sebagai alat transportasi kota khususnya di kota-kota metropolitan dunia dan dirancang mirip seperti jalan layang.

³⁸ P Rosyidi Atmaja, “*Rekayasa Jalan Kereta Api Tinjauan Struktur Jalan Rel*”, (Yogyakarta:LP3M-UMY, 2015)

Moda transportasi kereta api menjadi tulang punggung angkutan massal untuk publik pada banyak Negara. Kereta api telah menjadi alternatif transportasi massal di Indonesia. Pemilihan kereta api sebagai alat transportasi masyarakat karena semakin padatnya lalu lintas jalan raya, penggunaan bahan bakar minyak (BBM) yang berlebihan, serta polusi udara yang mulai mengawatirkan.³⁹ Wujud kereta api di Indonesia telah berubah total dari perusahaan yang rugi dan memiliki pelayanan yang buruk menjadi perusahaan berpelayanan baik, sehat dan memiliki laba. PT kereta api yang sebelumnya tidak tertata dalam segala bidang, perlahan-lahan ditransformasikan menjadi alat transportasi yang diunggulkan.⁴⁰

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2011, 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 serta di bagi menjadi berbagai macam bagian yaitu :⁴¹

- a. Kereta api penumpang
- b. Kereta api barang
- c. Kereta api campuran
- d. Kereta api kerja
- e. Kereta api pertolongan

Kereta api dari jenisnya terdiri dari 2 (dua) fungsi yaitu, perkeretaapian umum dan Perkeretaapian khusus. Perkeretaapian umum terdiri dari, perkeretaapian perkotaan dan perkeretaapian antarkota. Sedangkan Perkeretaapian khusus hanya digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha.⁴² Sedangkan diselenggarakannya perkeretaapian bertujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.⁴³

³⁹ Hadi M.Djuraid, "*Jonan Dan Evolusi Kereta Api Indonesia*", (Akarta:PT Mediasuara Shakti-Bumn Track, 2013) 46.

⁴⁰ Ahmad Sujadi, "*Si Ular Besi Antar Jonan Jadi Menteri*", (Jakarta:PT Gramedia Putaka Utama, 2015), 12.

⁴¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2011

⁴² Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Perkeretaapian, Pasal 5 Tentang Tatanan Perkeretaapian

⁴³ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Perkeretaapian, Pasal 3 Tentang Asas dan Tujuan Kereta

5. Undang - Undang Tentang Perkeretaapian

Menurut Undang-undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007, perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Dalam pasal 3 Undang-undang No.23 Tahun 2007 bahwa perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong dan penggerak pembangunan nasional. Perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuannya untuk mengangkut, baik orang maupun barang secara massal, menghemat energi, menghemat penggunaan ruang, mempunyai faktor keamanan yang tinggi, memiliki tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang padat lalu lintasnya, seperti angkutan perkotaan.⁴⁴

Sarana perkeretaapian tertuang dalam ketentuan Pasal 122 Undang - Undang tentang sarana perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007 yang berbunyi :⁴⁵

1. Sarana perkeretaapian hanya dapat dioperasikan oleh awak kereta api yang mendapat tugas dari penyelenggara sarana perkeretaapian.
2. Awak sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki surat perintah tugas dari penyelenggara sarana perkeretaapian.
3. Awak kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib mematuhi perintah atau larangan sebagai berikut:
 - a. Petugas pengatur perjalanan kereta api;
 - b. Sinyal;atau
 - c. Tanda.
4. Apabila terdapat lebih dari satu perintah atau larangan dalam waktu yang bersama, awak kereta api wajib mematuhi yang bersamaan, awak kereta api wajib mematuhi perintah atau larangan yang diberikan berdasarkan prioritas sebagai berikut:

⁴⁴ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, Pasal 3

⁴⁵ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Perkeretaapian, Pasal 122 Tentang Sarana Kereta Api

- a. Petugas pengatur perjalanan kereta api;
- b. Sinyal; atau
- c. Tanda.

Dalam perkeretaapian tidak selalu berjalan dengan lancar, akan tetapi seringkali juga terjadi kecelakaan sama halnya dengan di jalan raya. Kecelakaan di perlintasan kereta api sering kali terjadi pada perlintasan rel kereta api yang lebih dari satu jalur, dalam undang-undang perkeretaapian disebutkan dalam pasal 120 berkenaan dengan lalu lintas kereta api yaitu: Pengoperasian kereta api menggunakan prinsip berlalu lintas satu arah pada jalur tunggal dan jalur ganda atau lebih dengan ketentuan: ⁴⁶

- a. setiap jalur pada satu petak blok hanya diizinkan dilewati oleh satu kereta api; dan
- b. jalur kanan digunakan oleh kereta api untuk jalur ganda atau lebih

Kemudian kecelakaan di rel kereta api yang disebabkan oleh kesalahan pengoperasian prasarana dalam hal ini Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada pihak ketiga atas kerugian harta benda, luka-luka, atau meninggal dunia. ⁴⁷ Selain itu di sebutkan berkenaan dengan penanganan kecelakaan kereta api dalam Pasal 125 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian yaitu pihak Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian harus melakukan hal-hal sebagai berikut: ⁴⁸

- a. mengambil tindakan untuk kelancaran dan keselamatan lalu lintas;
- b. menangani korban kecelakaan;
- c. memindahkan penumpang, bagasi, dan barang antaran ke kereta api lain atau moda transportasi lain untuk meneruskan perjalanan sampai stasiun tujuan;
- d. melaporkan kecelakaan kepada Menteri, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota;
- e. mengumumkan kecelakaan kepada pengguna jasa dan masyarakat;
- f. segera menormalkan kembali lalu lintas kereta api setelah dilakukan penyidikan awal oleh pihak berwenang; dan
- g. mengurus klaim asuransi korban kecelakaan. Oleh karena itu hendaknya setiap warga negara menerapkan disiplin dalam berlalu lintas agar tidak terjadi kecelakaan.

⁴⁶ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Perkeretaapian, Pasal 120 Tentang Tata Cara Berlalu Lintas Kereta Api

⁴⁷ Undang- Undang Nomor 23 Tahun 2007 Perkeretaapian , Pasal 87 Ayat (3) Tentang Tanggung Jawab Prasarana Perkeretaapian

⁴⁸ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Perkeretaapian, Pasal 125

B. Hukum Pidana Islam

1. Pengertian Hukum Pidana Islam

Hukum pidana Islam sering disebut dengan Fiqh Jinayah. Fiqh Jinayah terdiri dari kata, *Fiqh* secara bahasa berasal dari lafal *faqih*, *yafqahu fiqhan* yang berarti mengerti, paham. Pengertian *Fiqh* secara istilah dikemukakan oleh Abdul Wahab Khallaf ia mengemukakan *Fiqh* adalah ilmu tentang hukum-hukum syara' praktis yang diambil dari dalil-dalil terperinci.⁴⁹

Jinayah berasal dari kata *Jana* yakni dan *jinayah* yang berarti memetik, dosa atau kesalahan. *Jinayah* menurut bahasa adalah istilah untuk perbuatan buruk seseorang dan apa yang diusahakan. Pengertian *jinayah* secara istilah *Fugahas* sebagaimana yang dikemukakan Abdul Qodir Audah yaitu *Jinayah* adalah suatu istilah untuk perbuatan yang dilarang oleh syara', baik perbuatan itu mengenai jiwa, harta atau lainnya.⁵⁰

Apabila kedua kata tersebut digabungkan maka pengertian *fiqh jinayah* itu adalah ilmu tentang hukum *syara'* yang berkaitan dengan masalah perbuatan yang dilarang (*jarimah*) dan hukumannya, yang diambil dari dalil-dalil terperinci. Pengertian *Fiqh Jinayah* tersebut diatas sejalan dengan hukuman pidana.⁵¹

Secara etimologi kata *Jinayat* berarti memetik, memotong, mengambil dan memungut. Sedangkan dalam agama kata *Jinayah* berarti pelanggaran yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok orang yang mengambil hak Allah, hak sesama manusia, dan hak makhluk lainnya. Atas perbuatannya dikehendaki ada pembalasan seimbang di dunia dan mendapat hukuman yang berat dari Allah.⁵² Pengertian *Jinayah* disamakan dengan *jarimah*, bahkan bahasa dari kata- *Jaroma* berarti usaha dan berkerja dengan tidak baik.⁵³ Maka *Jinayah* disamakan dengan *jarimah*, dalam bahasa berasal dari *jaroma* berarti usaha dan berkerja yang tidak baik.⁵⁴

⁴⁹ Abdul Wahab Khallaf, *Ilmu Ushul Al- Fiqh, cetakan VIII*, (Beirut: Ad Dar Al Kuwalitayah, 2008), 11.

⁵⁰ Abdul Qodir Audah Khallaf At- Tasyri' Al Jina Al Islami, (Beirut: Dar Al-Kitab Al-Araby, 2009), 67.

⁵¹ Imaning Yusuf, *Fiqh Jinayah I*, (Palembang: Rafah Press, 2009), 39.

⁵² Paisol Burhan, *Hukum Islam*, (Palembang: Tunas Gemilang, Press, 2017).

⁵³ Muhammad Abu Zahra, *Al-Jarimah wa al-Uqubah Fi Al Fiqh Al-Islam*, (Kairo: Maktabah A-Angeo al-Misyriyayah).

⁵⁴ Muhammad Abu Zhar, *Al-Jarimah wa al-Uqubah Fi Al Fiqh Al-Islam*, (Kairo: Maktabah A-Angeo al-Misyriyayah)

Pengertian *Fiqh Jinayah* tersebut sejalan dengan pengertian hukum pidana menurut hukum positif, Mustofa Abdullah dan Ruben Ahmad mengemukakan hukum pidana adalah mengenai delik yang diancam mengenai hukum pidana, atau dengan kata lain hukum pidana itu adalah serangkaian peraturan yang mengatur masalah dan aturannya.⁵⁵

Beberapa pandangan intelektual lain mengartikan hukum pidana Islam yaitu Sayid Sabiq memberikan definisi *Jinayah* sebagai berikut: yang dimaksud dengan *jinayah* dalam istilah *syara'* adalah setiap perbuatan yang dilarang, dengan perbuatan yang dilarang adalah setiap perbuatan yang oleh *syara'* dilarang untuk melakukannya, karena adanya bahaya terhadap Agama, akal, kehormatan, atau harta benda.

Menurut A.Jazuli, pada dasarnya pengertian dari istilah *jinayah* mengacu pada perbuatan seseorang. Biasanya pengertian tersebut terbatas pada perbuatan yang dilarang oleh *syara'* baik perbuatan itu mengenai jiwa, harta benda, atau lainnya. *Fiqh Jinayah* dinamakan hukum pidana Islam yaitu segala ketentuan hukum mengenai pidana atau perbuatan kriminal yang dilakukan oleh orang-orang *mukallaf* (orang-orang yang dibebani oleh hukuman, dalil-dalil hukum yang terperinci oleh Al-Qur'an dan Hadist).⁵⁶

Sebagaimana yang telah disebutkan sebelumnya, pengertian *Jinayah* mengacu pada perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh *syara'* dan diancam dengan hukuman *had* atau *ta'zir*. Larangan-larangan atas perbuatan yang termasuk kategori *jinayah* berasal dari ketentuan-ketentuan (*nash-nash*) *syara'* artinya perbuatan manusia dapat dikategorikan sebagai *jinayah* jika perbuatan tersebut diancam hukuman.⁵⁷ Larangan-larangan berasal dari *syara'* maka larangan tersebut ditujukan kepada orang-orang berakal sehat, hanya orang-orang sehat yang dapat menerima panggilan (*khitab*), dan dengan demikian orang tersebut mampu memahami pembebanan (*taklif*) dari *syara'*. Perbuatan-perbuatan merugikan yang dilakukan oleh orang gila, anak kecil tidak dapat dikategorikan sebagai *jinayah*, karena mereka tidak dapat menerima *khitab* atau memahami *taklif*. Dari sinilah dapat ditarik unsur atau rukun umum dari *jinayah*.⁵⁸

29. ⁵⁵ Abdullah Musthofa dan Ruben Ahmad, *Intisari Hukum Pidana*, (Jakarta: Ghalila Indonesia, 2013),

1. ⁵⁶ Dzajuli, *Fiqh Jinayah Upaya Menanggulangi dalam Islam*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2010),

⁵⁷ Marsaid, *Al-Fiqh Al-Jinayah*, (Palembang: Rafa Press, 2020)

⁵⁸ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, 35.

1. Adanya nash, yang melarang perbuatan-perbuatan tertentu yang disertai ancaman hukuman atas perbuatannya, dengan istilah unsur formal (*al-rukun syar'i*).
2. Adanya unsur perbuatan yang membentuk *jinayah*, baik berupa perbuatan yang dilarang atau meninggalkan perbuatan yang harus dilakukan. Unsur ini dikenal dengan istilah unsur material (*al-rukun Mahdi*).
3. Pelaku kejahatan adalah orang yang menerima panggilan atau dapat memahami *taklif*, artinya mereka dapat dituntut atas kejahatan adalah *mukallaf*, sehingga mereka dapat dituntut atas kejahatan yang mereka lakukan. Unsur ini dikenal dengan unsur moral (*al-rukun al-adabi*).
4. Sesuatu perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai *Jinayah* jika perbuatan tersebut mempunyai unsur atau rukun diatas, tanpa ketiga rukun tersebut suatu perbuatan tidak dapat dikategorikan sebagai perbuatan *jinayah*.⁵⁹

Jika dilihat dari kata-kata diatas, maka *jinayah* itu merupakan peraturan hukum larangan atas perbuatan manusia dalam mengambil kehendak Allah dan hak-hak hidup makhluknya. Ketentuan-ketentuan hukumnya memberikan sanksi hukuman bagi pelakunya untuk menjalankan *qishas*, *diyat*, atau *hudud*.

2. Sumber-Sumber Hukum Islam

Konsepsi Hukum Islam yang berorientasi kepada agama dengan dasar doktrin keyakinan dalam membentuk kesadaran hukum manusia untuk melaksanakan syari'at. Sumber hukum merupakan satu kesatuan yang berasal hanya dari firman Allah SWT yang diwahyukan kepada Nabi Muhammad SAW. Melalui cara nabi berkata, berbuat, dan diam (*takrir*) dalam menhadapi manusia dengan tingkah lakunya dapat dikembangkan sesuai suasana yang dibutuhkan dalam pergaulan hidup tetapi tidak menyimpang dari sumber hukum asalnya. Adapun sumber-sumber hukum Islam yaitu.⁶⁰

a. Al-Qur'an

Al-Qur'an adalah kitab suci agama Islam, isinya berupa kumpulan wahyu Allah SWT, yang disampaikan kepada umat dengan perantara Nabi Muhammad SAW,

⁵⁹ Mohd. Idris Ramulyo, *Asas-Asas Hukum Islam: Sejarah Timbul dan Berkembangnya Kedudukan Hukum Islam Dalam Sistem Hukum Di Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), 67.

⁶⁰ Mardani, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013)

sebagai asas dan sumber hukum Islam yang utama dan pertama Al-Qur'an itu diturunkan Allah untuk menjadi petunjuk dan pengajaran bagi seluruh umat manusia, selain itu Al-Qur'an sebagai sumber hukum isinya merupakan susunan hukum yang sudah lengkap, untuk memperjelas dari Al-Qur'an ini maka selalu didapati dalam sunnah Nabi, bagaimana memakai atau melaksanakan hukum yang tercantum dalam Al-Qur'an.⁶¹

b. Sunnah dan Hadist Rasulullah SAW

Sunnah adalah cara-cara hidup Nabi Muhammad sehari-hari. Dan cara-cara hidup ini menyangkut mengenai perkataan sebagai ucapannya (*sunnah al-qaul* disebut juga *sunnah al-qauliyah*), perbuatannya (*sunnah al-fi'il* disebut juga *sunnah fi'ilyah*) dan keadaan diam (*sunnah as-sukut* disebut juga *sunnah taqiriyah*) nabi.⁶² Semua cara hidup sehari-hari Nabi Muhammad SAW menjadi contoh keteladanan dalam hubungannya dengan masyarakat dan kepribadatan. Kebiasaan dalam bertingkah laku sehari-hari nabi menjadi cerita yang selalu disampaikan kembali secara meluas yang dalam hal ini dinamakan "*hadits*". Jadi, yang dimaksud dengan hadist adalah pendukung sunnah sebagai cerita tentang perkataan, perbuatan, dan keadaan diam (*takrir*) Nabi dalam menyaksikan perbuatan-perbuatan orang yang tidak dilarangnya.

a. Ijtihad

Ijtihad yaitu bersungguh-sungguh mempergunakan dana atau adanya terutama kemampuan intelektual serta menyelidiki dalil-dalil hukum dari sumbernya yang resmi yaitu Al-Qur'an dan Hadist kemudian menarik garis hukum dari padanya dalam suatu masalah tertentu misalnya berijtihad dari Al-Qur'an kemudian mengalihkan garis-garis hukum kewarisan islam dari padanya.⁶³

a. Qiyas

Menurut hukum Islam, *qiyas* artinya menetapkan suatu hukum dari masalah baru yang belum pernah disebutkan hukumnya dengan memperhatikan masalah lama yang sudah ada hukunya yang mempunyai kesamaan pada segi alasan dari masalah itu.⁶⁴ Sedangkan secara terminologis, *qiyas* yaitu menjelaskan hukum suatu masalah yang tidak ada nash hukumnya yang di analogikan dengan masalah yang telah diketahui

⁶¹ Mohd. Idris Ramulyo, *Asas-Asas Hukum Islam: Sejarah Timbul dan Berkembangnya Kedudukan Hukum Islam dalam Sistem Hukum di Indonesia*, 67.

⁶² Faisol Burlian, *Hukum Islam*, (Palembang: Tunas Gemilang Press, 2017), 80.

⁶³ Mohd. Idris Ramulyo, *Asas-Asas Hukum Islam: Sejarah Timbul dan Berkembangnya Kedudukan Hukum Islam Dalam Sistem Hukum Di Indonesia*, 73.

⁶⁴ Paisol Burlian, *Hukum Islam*, (Palembang: Tunas Gemilang Press, 2017), 83.

hukunya melalui nash (Al-qur'an dan *Sunnah*), sedangkan menurut Muhammad Shaleh Al-Utsamin, *qiyas* yaitu menyamakan cabang dengan yang pokok (*ashl*) didalam suatu hukum disebabkan berkumpul *ilat* (sebab) yang sama antara keduanya.⁶⁵

e. *Ijma'*

Ijma' adalah kebulatan pendapat (kondesus) para ulama besar pada suatu masa dalam merumuskan suatu yag baru sebagai hukum islam. Tolak pangkal perumusannya didasarkan kepada dalil-dalil yang terdapat dalam Al-Qur'an dan Hadist shohih dan apabila telah ada *ijma'* maka harus ditaati, karena hukum baru itu merupakan perkembangan hukum yang sesuai dengan kebutuhan hukum masyarakat. Perumusannya tidak menyimpang dari dalil-dalil Qur'an dan Hadits Shohih, karena *ijma'* tidak tidak merupakan aturan hukum yang berdiri sendiri.⁶⁶ Menurut ilmu bahasa, *ijma'* artinya mengumpulkan, menurut ilmu *Fiqh* artinya kesatuan pendapat dari ahli-ahli hukum (ulama-ulama *fiqh*) Islam dalam satu masalah dalam satu masa dan wilayah tertentu (teritorial tertentu) serta tidak boleh bertentangan dengan Al-Qur'an secara singkat ini maka dan Sunnah Rasulullah SAW. *Ijma'* ada setelah nabi wafat. Dengan sumber yang telah diuraikan, maka hukum Islam secara absah dan kuat akan tetap dapat berkembang dan menyesuaikan berlakunya hukum sepanjang masa sebagaimana diperlukan dalam perkembangan pergaulan hidup masyarakat.

3. Macam-Macam Jarimah

Dalam Hukum Pidana Islam juga dikenal istilah *jinayah* (hukum kepidanaan) atau disebut juga dengan *jarimah* (perbuatan tindak pidana). *jarimah* menurut bahasa arab yaitu “ perbuatan dosa atas perbuatan salah”. *Had* adalah ketentuan hukum yang sudah di tentukan oleh Allah, sedangkan *ta'zir* adalah hukuman atau pengajaran yang besar kecilnya ditetapkan oleh penguasa. Pengertian *jarimah* diatas adalah umum, dimana *jarimah* itu disarankan dengan dosa dan mana kesalahan, karena pengertian kata-kata tersebut pelanggaran terhadap perintah dan larangan agama, baik pelanggaran tersebut hukuman mengakibatkan *duniawi* maupun *ukhrowi*.⁶⁷ *Jarimah* terbagi atas:⁶⁸

1. *Jarimah Qishash*

⁶⁵ Mardani, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013), 173.

⁶⁶ Paisol Burlian, *Hukum Islam*, 82.

⁶⁷ Wardi Mucklish, *Hukum Pidana Menurut Al-Qur'an*. (Jakarta: Diadit Media, 2007), 9.

⁶⁸ M. Nurul Irfan dan Masyrofah, *Fiqh Jinayah*, (Jakarta: Amzah, 2016), 10.

Secara etimologi *qishash* berarti mengikuti, menelusuri jejak atau langkah. Adapun arti *qishash* secara terminologi yang dikemukakan oleh Al-jurjani, yaitu mengenakan sebuah tindakan (sanksi hukum) kepada pelaku yang sama seperti tindakan yang dilakukan oleh pelaku tersebut (terhadap korban). Sementara dalam *Al-Mu'jam Al-Wasit*, *qishash* diartikan dengan menjatuhkan sanksi hukum kepada pelaku tindak pidana sama persis dengan tindak pidana yang dilakukan, nyawa dengan nyawa dan anggota tubuh dibalas dengan anggota tubuh.

2. *Jarimah Hudud*

Jarimah hudud adalah perbuatan pidana yang mempunyai bentuk dan batas hukumannya di dalam Al-Qur'an dan Sunnah Nabi Muhammad Saw. Sanksinya berupa sanksi *had* (ketetapan yang terdapat dalam Al-Qur'an dan Sunnah). Hukumannya berupa *rajam*, *jilid* dan *reda*, potong tangan, penjara/ kurungan seumur hidup, eksekusi bunuh, pengasingan/ deportasi, dan salib.

3. *Jarimah Ta'zir*

Ta'zir (Pengasingan) adalah semua jenis perbuatan pidana yang tidak secara tegas diatur oleh Al-qur'an atau Hadist. Aturan bentuk dan ancaman hukumannya ditentukan oleh penguasa (hakim) sebagai pelajaran kepada pelakunya. Dalam pengertian istilah hukum Islam merupakan hukuman yang bersifat mendidik yang tidak mengharuskan pelakunya dikenakan *had*. Hukumannya berupa hukuman penjara, skorsing atau pemecatan, ganti rugi, pukulan, teguran dengan kata-kata, dan jenis hukuman lain yang dipandang sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan. Adapun contoh jarimah ta'zir, seperti: Korupsi, Pemberontakan atau *baghyu*, sumpah palsu, saksi palsu, mengurangi timbangan, menipu, mengingkari janji, mengkhianati amanah, dan menghina agama.

Dari pengertian di atas dapat diketahui bahwa hukuman dalam hukum pidana Islam ada 3 macam, yaitu *had*, *qishas* atau *diyat*, dan *ta'zir*. *Had* maksudnya adalah hukuman yang berasal dari Allah SWT, baik bentuk ataupun jumlahnya telah ditetapkan oleh Allah. Dan manusia melaksanakannya saja.

Sedangkan hukuman *ta'zir* adalah memuliakan dan mengagungkan perintah-perintah agama, hukuman *ta'zir* mempunyai sifat mendidik atau pengajaran yang ditetapkan manusia (hakim), karena belum ditentukan oleh *had*, dipandang sebagai

pendidikan karena ini berupa peringatan, nasehat, atau teguran dan sebagainya hingga tamparan atau pukulan dan penjara atau kurungan. Adapun tujuan dari jarimah yang diterapkan, meskipun tidak disenangi demi mencapai kemaslahatan bagi individu maupun masyarakat, yaitu sebagai berikut:

- a. Harus mampu mencegah seseorang dari perbuatan maksiat dan menjerakan terjadinya perbuatan setelah terjadinya perbuatan.
- b. Batas tertinggi dan terendah suatu hukuman sangat bergantung pada kebutuhan kemaslahatan masyarakat, apabila menghendaki beratnya hukuman, maka hukuman diberatkan. Demikian sebaliknya, bila kebutuhan kemaslahatan masyarakat menghendaki ringannya hukuman, maka hukumannya diperingankan.
- c. Memberikan hukuman kepada orang yang melakukan kejahatan itu bukan berarti membalas dendam, melainkan, sesungguhnya untuk kemaslahatannya, seperti yang dikatakan Ibn Taimiyah bahwa hukuman itu disyari'atkan dengan rahmat Allah bagi hambanya dan sebagai cerminan dari keinginan Allah SWT untuk ihsan kepada hamba-Nya. Oleh karena itu, sepantasnyalah bagi orang yang memberikan hukuman kepada orang lain atas kesalahannya.
- d. Hukuman adalah upaya terakhir dalam menjaga seseorang agar tidak jatuh ke dalam maksiat.