BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara berkembang dimana seluruh aspek mengalami kemajuan. Seperti hal dalam aspek alat transportasi. Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin.¹ Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri terbagi menjadi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak biaya untuk menggunakannya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi

¹ Andriansyah, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*, (Jakarta: Universitas Moestopo Beragama, 2015), hlm. 1

udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan transportasi lainnya.²

Menurut Nasution adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi, transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses pengangkutan, dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses pemindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan. Unsur-unsur pengangkutan/transportasi meliputi:

1. Ada muatan yang diangkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutnya
3. Jalanan/jalur yang dapat dilalui
4. Ada terminal asal dan terminal tujuan
5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.³

²*Transportasi*, (<https://id.m.wikipedia.org>) diakses 29 Maret 2019 Pukul 10.30

³ Nasution dalam Andriansya, *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*, (Jakarta: Universitas Moestopo Beragama, 2015), hlm.1

Peranan alat transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang atau mobilitas manusia, akan tetapi dapat juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Alat transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Disamping manfaat maupun fungsi dari alat transportasi atau alat angkutan, alat transportasi juga dapat menimbulkan kerugian yang disebabkan oleh kelalaian manusia, tidak terkecuali juga pada alat transportasi darat yang salah satunya adalah kereta api, yang dapat menelan banyak korban akibat dari kelalaian manusia. Jumlah kasus kecelakaan kereta api mengalami peningkatan di setiap tahunnya. Namun sampai saat ini penyebab dari terjadinya kecelakaan kereta api belum dapat dipastikan teridentifikasi secara jelas, apakah murni kesalahan dari sistem pada alat transportasi itu sendiri atau ada faktor lain contohnya kelalaian dari manusia. Pada

dasarnya suatu kecelakaan itu banyak sekali penyebabnya, tidak hanya disebabkan oleh satu faktor. Dalam setiap pengusutan kecelakaan kereta api dari tahap penyidikan hingga tahap penjatuhan pidana, pihak yang pertama kali disalahkan adalah masinis dan asisten masinis sebagai awak pengoperasi sarana perkeretaapian.

Dalam pengembangan teknologi perkeretaapian di negara Indonesia pertama kali terhubung hanya di 3 kota di pulau jawa yakni, Semarang, Solo, Yogyakarta. Pada tanggal 28 September 1945 Indonesia mengambil alih Kantor Pusat Kereta Api Bandung oleh Jepang, yang kini di peringati sebagai Hari Kereta Api Indonesia. Hal ini sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Ketika Belanda kembali ke Indonesia tahun 1946, Belanda membentuk kembali perkeretaapian di Indonesia bernama *Staatssporwegen/ verenigde Spoowegbedrijf* (SS/VS), gabungan SS dan VS seluruh perusahaan kereta api swasta (kecuali DSM).

Berdasarkan perjanjian damai Konfrensi Meja Bundar (KMB) Desember 1949, dilaksanakan pengambil alihan aset-aset milik pemerintah Hindia Belanda. Pengalihan dalam bentuk penggabungan antara DKARI dan SS/VS menjadi Djawatan Kereta Api (DKA) tahun 1957. Pada tanggal 25 Mei DKA berganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada tahun tersebut mulai diperkenalkan lambang Wahana Daya Pertiwi yang mencerninkan transportasi Perkeretaapian Indonesia sebagai sarana transportasi andalan guna mewujudkan kesejahteraan bangsa tanah air. Selanjutnya pemerintah mengubah struktur PNKA menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1971. Dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa angkutan, PJKA berubah bentuk menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) tahun 1991. Perumka berubah menjadi Perseroan Terbatas PT. Kereta Api (Persero) tahun 1998. Pada tahun 2011 nama Perusahaan PT. Kereta Api (Persero) berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan meluncurkan logo baru.

Sekarang kereta api menjadi salah satu transportasi umum pilihan para masyarakat Indonesia. Armada yang sudah semakin banyak dengan beragam fasilitas selalu ditingkatkan oleh PT. KAI demi kepuasan pelanggan, Dengan kemajuan teknologi, pesan tiket kereta api pun bisa dilakukan secara *online*, sehingga masyarakatpun bisa memesan tanpa perlu ke stasiun.

Dengan berkembangnya transportasi darat di Indonesia, tentunya akan menimbulkan permasalahan. Permasalahan yang sering terjadi yaitu permasalahan kasus kecelakaan lalu lintas yang ditimbulkan antara kereta api dengan kendaraan bermesin yang terjadi di perlintasan kereta api.

Salah satu contoh kecelakaan Kereta api pengangkut batubara menghantam mobil toyota Avanza. Kejadian terjadi di Kabupaten Muara Enim, Sumatera Selatan. Dugaan sementara Pengemudi, mobil toyota avanza dengan plat nomor BG 1447 RN yang dikemudikan Kornel (57) melintas

di perlintasan rel kereta api tanpa palang pintu di Desa Pelawaran.⁴

Menurut Kapolres Muara Enim AKBP Juwono:

“Karena tak ada palang pembatas, Kornel, warga Kompleks PTPN 7, Muara Enim, langsung melintasi rel. Nahas, kereta pengangkut batubara yang datang dari arah Tanjung Enim menuju ke Kertapati Palembang melintas dan langsung menghantam mobil. Masinis kereta sedang diperiksa untuk dimintai keterangan atas kejadian tersebut. Tiga korban mengalami luka parah akibat terjepit kereta, mereka masih dirawat di rumah sakit, masinis mengaku telah memberikan tanda dengan membunyikan klakson. Namun, korban tak mendengar”

Oleh karena itu, secara ketentuan pasal 124 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi :

Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakain jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api.

Pasal 114 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, yang isinya :

Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta apidan jalan, pengemudi kendaraan wajib :

⁴Kecelakaan kereta api, (<https://kompas.com>) diakses tanggal 10 Mei 2019 Pukul 14:00

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

Pengguna kendaraan sudah seharusnya mendahulukan kereta api untuk melewati palang pintu rel. Akan tetapi, di beberapa kasus kecelakaan pada palang pintu rel kereta api justru disebabkan oleh kelalaian penjaga pintu rel kereta api yang notebene merupakan bagian dari operasional PT.KAI. Penjaga perlintasan seringkali terlambat menutup palang pintu, sehingga menimbulkan kecelakaan antara kereta dan kendaraan yang melewati palang pintu perlintasan.

Untuk menentukan dapat atau tidak dapatnya dipidana seorang pelaku tindak pidana bergantung pada pertanggungjawaban pidananya. Unsur terpenting dari pertanggungjawaban pidana adalah adanya kesalahan. Dalam hukum pidana mengenal dua bentuk kesalahan, yaitu: *kesengajaan atau dolus* dan *kealpaan atau culpa*.

Menurut M.v.T kesengajaan adalah “*willens en waters*” yang artinya adalah “*menghendaki dan menginsyafi atau mengetahui*” atau secara agak lengkap seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja harus menghendaki perbuatannya itu harus menginsyafi atau mengetahui akibat yang mungkin akan terjadi karena perbuatannya.⁵ Sedangkan Culpa atau Kealpaan adalah “*kebalikan dari dolus si satu pihak dan kebalikan dari kebetulan di pihak lain*” kiranya kata “kebalikan adalah kurang tepat, karena kebalikan putih bukan selalu hitam.

Menurut Simon ada dua syarat untuk culpa:

1. Tidak adanya kehati-hatian (*het gemis van voorzichtigheid*).
2. Kurangnya perhatian terhadap akibat yang mungkin (*het gemis van de voorzienbaarheid van het gevolg*).⁶

Seperti halnya di dalam Pasal 359 dan 360 (1) KUHP yang membahas tentang kealpaan:

⁵ M.v.T dalam Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hlm. 95

⁶ Simon dalam Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hlm. 107

Pasal 359:

Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.

Pasal 360:

Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, dengann pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.⁷

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka pelaku kecelakaan lalu lintas jalan bisa diajukan ke pengadilan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya jika perbuatannya terdapat unsur kealpaan atau kelalaian atau tidak ada unsur kesengajaan atas perbuatannya, meskipun dalam kronologis kejadian kecelakaan lalu-lintas, perbuatan yang mengakibatkan luka atau matinya orang diakibatkan oleh kesalahan korban dalam berkendara di jalan raya, pelaku yang mengakibatkan luka atau matinya orang tetap masuk dalam kategori tindak pidana sesuai dengan pengaturan dalam kedua pasal tersebut diatas jika perbuatannya terdapat unsur kealpaan yang menyebabkan orang lain menderita luka-luka,

⁷ Pasal 359 dan 360 KUHP

luka berat atau meninggal dunia. Meskipun tidak ada kesengajaan dari pelakunya, tetap saja dapat dikualifikasikan jika perbuatan pelaku mengandung unsur kealpaan atau kelalaian. Kelalaian yang mengakibatkan matinya orang sering tidak disadari oleh pelaku, sehingga menyebabkan dirinya mendapat ancaman pidana.

Adapun hukum Islam biasanya disebut dengan beberapa istilah atau nama yang masing-masing menggambarkan sisi atau karakteristik tertentu hukum tersebut. Setidaknya ada empat nama yang sering dikaitkan kepada hukum Islam yaitu Syariah, Fiqh, Hukum Syarak, dan Qanun.⁸ Dilihat dari segi ilmu hukum, *syariah* merupakan norma hukum dasar yang ditetapkan Allah, yang wajib diikuti oleh orang Islam berdasarkan iman yang berkaitan dengan akhlak, baik dalam hubungannya dengan Allah maupun dengan sesama manusia dan benda dalam masyarakat⁹.

⁸Mustofa dan Abdul wahid, *Hukum Islam Kontemporer*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), hlm. 1

⁹ Mohammad Daud Ali, *Hukum Islam*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005), hlm. 46-47

Di bentuknya hukum Islam pada umumnya dengan tujuan utama merealisasikan dan melindungi kemaslahatan umat manusia, baik kemaslahatan individu maupun masyarakat. Kemaslahatan yang ingin diwujudkan dalam hukum islam itu menyangkut seluruh aspek kepentingan umum. Untuk menjamin, melindungi dan menjaga kemaslahatan hukum-hukum tersebut, Islam menetapkan sejumlah aturan main, baik berupa perintah maupun larangan. Biasanya, penerapan aturan itu selalu disertai dengan ancaman hukuman duniawi maupun ukhrawi bagi yang melanggarnya. Perangkat aturan ini disebut hukum pidana islam (*fiqh-ul-jinayat-i-l-Tasyri*)¹⁰.

Hukum pidana Islam yang diterjemahkan dari istilah fiqh jinayah, apabila didefinisikan secara lengkap meliputi dua kata pokok yaitu, *Fiqh* dan *Jinayah*. *Fiqh* adalah ilmu tentang hukum-hukum syariah yang bersifat praktis dan merupakan hasil analisis seorang mujtahid terhadap dalil-dalil

¹⁰Said Agil Husin Al-Munawar, *Hukum Islam dan Pluralitas sosial*, (Jakarta: PT. Penamadani, 2005) hlm.19-20

yang terperinci, baik yang terdapat dalam Al-qur'an maupun hadis. Sedangkan istilah *Jinayah* yang juga berasal dari bahasa Arab, berasal dari kata *jana-yajni-janyan-jinayatan* yang berarti berbuat dosa atau dapat diartikan sebagai berikut sebuah tindakan atau perbuatan seseorang yang mengancam keselamatan fisik manusia serta berpotensi menimbulkan kerugian pada harga diri dan harta kekayaan manusia sehingga tindakan atau perbuatan itu dianggap haram untuk dilakukan bahkan pelakunya harus dikenai sanksi hukum di dunia dan di akhirat sebagai hukuman Tuhan. Disamping istilah *Jinayah*, dalam terminologi fiqh juga dikenal istilah *Jarimah*. Istilah *Jarimah* oleh sebagian ahli fiqh dianggap sama dengan istilah *Jinayah*. Berdasarkan uraian di atas bisa disimpulkan bahwa hukum pidana Islam atau *Fiqh Jinayah* adalah ilmu yang berkaitan dengan keamanan jiwa (nyawa) dan anggota tubuh, baik menyangkut lima aspek (agama, nyawa, akal, nasab, dan harta) maupun tidak¹¹.

Pembunuhan yang tidak disengaja (*al-qatl al-khatha`*)

¹¹Nurul Irfan, *Hukum Pidana Islam*, hlm.1-23-12

Ada tiga kategori pembunuhan yang disebutkan dalam Alquran dan hadis, yaitu pembunuhan yang disengaja (*'amd*), semi sengaja (*syibh 'amd*) dan tidak disengaja (*khatha`*). Pembunuhan yang tidak disengaja adalah: pembunuhan yang tidak dimaksudkan, atau dimaksudkan dengan objek tertentu, tapi mengenai orang lain.

Tidak Ada *Qishash* (hukuman berupa tindakan yang sama dengan kejahatan pelaku). Allah *Ta'ala* berfirman, dalam Q.S. An-Nisa Ayat 92 yaitu:¹²

وَمَا كَانَ لِمُؤْمِنٍ أَنْ يَقْتُلَ مُؤْمِنًا إِلَّا خَطَاً وَمَنْ
 قَتَلَ مُؤْمِنًا خَطَاً فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ وَدِيَةٌ
 مُسَلَّمَةٌ إِلَىٰ أَهْلِهِ إِلَّا أَنْ يَصَدَّقُوا فَإِنْ كَانَ مِنْ
 قَوْمٍ عَدُوٍّ لَكُمْ وَهُوَ مُؤْمِنٌ فَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ
 وَإِنْ كَانَ مِنْ قَوْمٍ بَيْنَكُمْ وَبَيْنَهُمْ مِيثَاقٌ فَدِيَةٌ مُسَلَّمَةٌ
 إِلَىٰ أَهْلِهِ وَتَحْرِيرُ رَقَبَةٍ مُؤْمِنَةٍ فَمَنْ لَمْ يَجِدْ
 فَصِيَامُ شَهْرَيْنِ مُتَتَابِعَيْنِ تَوْبَةً مِّنَ اللَّهِ وَكَانَ اللَّهُ
 عَلِيمًا حَكِيمًا

“Dan tidak layak bagi seorang mukmin membunuh seorang mukmin (yang lain), kecuali karena tersalah (tidak sengaja), dan barangsiapa membunuh seorang

¹² Al-qur'an, Surat Al-Nisa ayat 92, (*Al-qur'an dan Terjemah*)

mukmin karena tersalah (hendaklah) ia memerdekakan seorang hamba sahaya yang beriman serta membayar diat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh itu), kecuali jika mereka (keluarga terbunuh) bersedekah. Jika ia (si terbunuh) dari kaum (kafir) yang ada perjanjian (damai) antara mereka dengan kamu, maka (hendaklah si pembunuh) membayar diat yang diserahkan kepada keluarganya (si terbunuh) serta memerdekakan hamba sahaya yang beriman. Barangsiapa yang tidak memperolehnya, maka hendaklah ia (si pembunuh) berpuasa dua bulan berturut-turut untuk penerimaan taubat dari pada Allah. Dan adalah Allah Maha Mengetahui lagi Maha Bijaksana.”

Dalam ayat ini, Allah tidak menyebutkan *qishash* di antara kewajiban yang harus dilakukan pelaku *qatl khatha*. Pembunuhan yang menyebabkan *qishash* hanyalah pembunuhan yang disengaja (*'amd*).

Dari uraian latar belakang di atas, penulis tertarik untuk meneliti masalah dengan judul skripsi **“Pertanggungjawaban Masinis dalam Kecelakaan Kereta Api Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian Ditinjau dari Hukum Pidana Islam”**

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang telah di uraikan di atas, maka penulis mengambil rumusan masalah yang akan di bahas yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian?
2. Bagaimana pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api menurut Perspektif Hukum Pidana Islam?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Mengetahui pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian?
2. Mengetahui pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api menurut Perspektif Hukum Pidana Islam?

D. Penelitian Terdahulu

Mohammad Fajar Fanani,¹³ (Fakultas Hukum Universitas Airlangga, 2010), “*Pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api*” Kesimpulan dari penelitian ini adalah ada beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan kereta api : faktor sarana dan prasarana, faktor manusia, faktor alam dan eksternal. Faktor manusia adalah faktor yang dianggap paling dominan menyebabkan kecelakaan kereta api.

Atik Asriani¹⁴, (Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang, 2011) “*Tinjauan Hukum Islam mengenai Pertanggungjawaban Masinis dalam Kecelakaan Kereta Api Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007*”. Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa pertanggungjawab masinis menurut hukum Islam apabila akibat kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan, bahwasanya pelaku terkena hukuman qishash (korban

¹³Mohammad Fajar Fanani, Skripsi, “*Pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api*” Fakultas Hukum Universitas Airlangga, 2010

¹⁴ Atik Asriani, Skripsi, “*Tinjauan Hukum Islam mengenai Pertanggungjawaban Masinis dalam Kecelakaan Kereta Api Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007*” Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang, 2011

meninggal, luka-luka dan cedera) akan tetapi qishas tersebut tidak dapat dilaksanakan, dan dapat diganti dengan diyat serta mendapatkan maaf dari keluarga korban.

E. Metode Penelitian

Dalam melakukan suatu penelitian, tidak akan terlepas dari penggunaan metode, karena metode merupakan cara atau jalan bagaimana seseorang harus bertindak. Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.¹⁵ Oleh karena itu penting bagi peneliti melakukan metode yang paling tepat dalam menyelesaikan penelitiannya. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode normatif atau yang disebut juga *Libery Research*.

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data yang menjadi sumber materi penelitian, yaitu: Data yang penulis peroleh dari studi kepustakaan (*Library Research*), yaitu

¹⁵ Sugiyono, *Metode penelitian Kuantitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2013) hlm.2

dengan cara mengambil dan mengumpulkan data dari buku-buku pustaka yang berhubungan dengan masalah yang di bahas.

2. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang di pergunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif yaitu menguraikan data-data pustaka yang berhubungan dengan pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api, dalam tinjauan Fiqih Jinayah dan hukum pidana yang berlaku di Indonesia.

Sumber data Berdasarkan proses atau cara untuk mendapatkannya penelitian ini terdiri dari tiga macam sebagai berikut :

- a. Bahan Hukum Primer, yaitu Al-Qur'an, Hadits, dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.
- b. Bahan hukum Sekunder, Yaitu Literatur yang ditulis oleh para ahli seperti Buku Hukum Pidana, Fiqih Jinayah,

Hukum Pidana Islam, buku yang membahas tentang pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api, dan Buku-buku lain yang mendukung dalam penulisan ini.

- c. Bahan Hukum Tersier, Terdiri dari Kamus-kamus, Media Masa baik berupa Jurnal, Majalah, dan Internet.

3. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data

- a. Data diperoleh dalam penelitian ini, Dikumpulkan melalui kepustakaan, membaca dan mengkaji literatur-literatur yang mengemukakan materi-materi yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.
- b. Data yang terkumpul melalui kegiatan pengumpulan data akan diproses melalui pengolahan dan penyajian data dengan melakukan editing yaitu data yang diperoleh diperiksa, dan diteliti kembali mengenai kelengkapan, kejelasan, dan kebenarannya sehingga terhindar dari kekurangan atau kesalahan.

- c. Kemudian dilakukan evaluasi, yaitu dengan memeriksa ulang dan meneliti kembali data yang telah di peroleh, baik kelengkapan maupun kejelasan serta kebenaran atas jawaban masalah yang ada.

F. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pembahasan dalam proposal ini, penulis membagi pembahasan dengan beberapa bagian agar dapat di uraikan secara tepat dan mendapat kesimpulan yang benar dan utuh. Adapun bagian-bagian tersebut antara lain adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan tentang *Latar Belakang Masalah* dan *Rumusan Masalah*. Selanjutnya untuk lebih memperjelas maka dikemukakan pula *Tujuan dan Kegunaan Penulisan* yang mengacu pada rumusan masalah. Kemudian agar tidak terjadi pengulangan dan penjiplakan maka dibentangkan pula berbagai hasil penelitian terdahulu

yang dituangkan dalam *Tinjauan Pustaka*. Demikian pula *Metode Penelitian* diungkapkan dengan maksud dapat diketahui apa yang menjadi sumber data, teknik pengumpulan data, dan pengembangannya kemudian tampak dalam *Sistematika Penulisan*.

BAB II : TINJAUAN UMUM

Dalam bab ini penulis akan memaparkan tentang *Tinjauan Umum*, tentang pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api menurut hukum pidana Islam terdiri dari: Pengertian hukum Islam, Tujuan hukum Islam, Pengertian hukum pidana Islam, pengertian pertanggungjawaban dalam hukum Islam, Asas-asas hukum pidana Islam, Ruang lingkup hukum pidana Islam, dan Pertanggungjawaban masinis dalam kecelakaan kereta api menurut hukum pidana, yang terdiri dari: Pengertian pertanggungjawaban pidana, tujuan pertanggungjawaban pidana.

BAB III : PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis akan memaparkan bagian *Pembahasan*, tentang Pertanggungjawaban Masinis dalam kecelakaan kereta api menurut undang-undang nomor 23 tahun 2007 Tentang Pengeretaapian Ditinjau dari hukum pidana Islam.

BAB IV : PENUTUP

Dalam bab ini merupakan bagian terakhir yang akan menyimpulkan dari keseluruhan pembahasan, mulai dari pembahasan awal sampai pembahasan akhir, dan memberikan saran-saran yang bersifat membangun untuk perbaikan dan kesempurnaan proposal yang di susun.