

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **1.1 Tinjauan Umum Tentang Tanggung Gugat**

##### **1.1.1 Pengertian Tanggung Gugat**

Tanggung gugat merupakan kewajiban untuk menanggung ganti kerugian sebagai akibat pelanggaran norma. Perbuatan melanggar norma tersebut dapat terjadi disebabkan oleh diantaranya, yaitu :

- (1) perbuatan melanggar hukum; dan
- (2) wanprestasi.

Sejalan dengan pendapat tersebut, tanggung jawab dapat juga diartikan sebagai tanggung gugat sebagai terjemahan dari *liability/aansprakelijkheid* yang merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab. Tanggung gugat adalah kewajiban hukum bagi subjek hukum yang telah melakukan kesalahan dan menimbulkan kerugian bagi subjek hukum lainnya untuk memberikan/membayar ganti rugi.<sup>1</sup>

Tanggung gugat merujuk kepada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum atau tindakan hukum, yang dimana harus membayar ganti kerugian kepada orang atau badan hukum lain karena telah melakukan perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige daad*) sehingga menimbulkan kerugian bagi orang atau badan hukum lain tersebut. Istilah tanggung gugat berada dalam ruang lingkup hukum privat.

Di dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang selanjutnya disebut KUHPerdata terkait dengan Perikatan, perkataan perikatan (*verbinten*) mempunyai arti yang lebih luas dari perkataan perjanjian. Tetapi, definisi secara menyeluruh tentang apa perikatan tidak diatur di dalamnya. Adapun yang dimaksud dengan perikatan oleh Buku III KUHPerdata adalah “suatu hubungan hukum antara dua orang yang memberikan hak pada yang satu untuk menuntut barang sesuatu dari yang lainnya, sedangkan orang yang lainnya diwajibkan memenuhi tuntutan itu”.<sup>2</sup> Adapun barang sesuatu yang dapat dituntut dinamakan prestasi, yang menurut Undang-Undang dapat berupa :

1. Menyerahkan suatu barang
2. Melakukan suatu perbuatan
3. Tidak melakukan suatu perbuatan

---

<sup>1</sup>Ahnaf, *Tanggung Gugat Penjual Dalam Jual Beli Komputer Rakitan*, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, 2006, h.9

<sup>2</sup> Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 2014, h. 122

Mengenai sumber-sumber perikatan, oleh Undang-Undang diterangkan bahwa suatu perikatan dapat lahir dari suatu persetujuan (perjanjian) atau dari undang-undang. Apabila seseorang tidak memenuhi kewajibannya, menurut istilah hukum ia telah melakukan wanprestasi yang menyebabkan ia dapat digugat di depan hakim. Sistem yang dianut oleh Buku III juga lazim dinamakan dengan sistem “terbuka”. “Sistem terbuka adalah orang dapat mengadakan perikatan bersumber pada perjanjian, perjanjian apapun dan bagaimanapun isinya yang mereka kehendaki, baik yang diatur dalam undang-undang maupun yang tidak diatur di dalam undang-undang”.<sup>3</sup>

Menurut Pasal 1253 KUHPdata yang menjelaskan terkait perikatan bersyarat yang dimana “Suatu perikatan adalah bersyarat jika digantungkan pada suatu peristiwa yang mungkin terjadi dan memang belum terjadi, baik dengan cara menanggukuhkan berlakunya perikatan itu sampai terjadinya peristiwa itu, maupun dengan cara membatalkan perikatan itu, tergantung pada terjadi tidaknya peristiwa itu”.

## **1.2 Tinjauan Umum Tentang Pengangkutan**

### **1.2.1 Definisi Pengangkutan**

Dalam arti kata pengangkutan yang memberikan pengertian berarti mengangkat atau mengangkut, membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan yang berarti usaha mengantarkan, membawa, ataupun memindahkan berupa orang maupun barang dari asal tujuan ke tempat tujuan. “Pengangkutan dapat didefinisikan sebagai perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak dibutuhkan dalam rangka mencapai dan meniggikan manfaat serta efisien”.<sup>4</sup>

Pengangkutan adalah proses dalam suatu kegiatan yang mencakup antara barang ataupun penumpang ke dalam alat pengangkutan yang berguna dalam membawa barang ataupun penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan dan meletakkan barang atau menurunkan penumpang dari alat pengangkutan ke tempat dan waktu yang ditentukan. Pengangkutan menurut UU 22/2009 menyatakan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah kendaraan dalam jalur lalu lintas jalan.

Pengangkutan menurut H.M.N. Purwosutjipto ialah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu

---

<sup>3</sup>Purwadi Patrik, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan yang Lahir dari Perjanjian dan dari Undang-Undang)*, Mandar Maju, Bandung, 1994, h. 1

<sup>4</sup>Sinta Uli, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, Medan: USU Press, 2006, h. 20

tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>5</sup>

Abdulkadir Muhammad memberikan definisi lain tentang pengangkutan yaitu pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu :

- a. Pengangkutan sebagai usaha (*business*);
- b. Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*);
- c. Pengangkutan sebagai proses (*process*).<sup>6</sup>

Definisi-definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa pengangkutan merupakan perjanjian atau hubungan timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Bertujuan untuk meninggikan manfaat atas barang-barang tersebut juga efisien bagi orang-orang yang dapat diselenggarakan melalui angkutan darat, angkutan laut, maupun angkutan udara.

### 1.2.2 Jenis-Jenis Pengangkutan

Jenis-jenis pengangkutan pada umumnya berdasarkan pada jenis alat angkut yang dipergunakan dan keadaan geografis yang menjadi wilayah tempat berlangsungnya kegiatan pengangkutan. Jenis-jenis pengangkutan terdiri dari :

#### 1. Pengangkutan Laut

Di dalam lalu lintas arus perpindahan barang, pengangkutan barang melalui laut yang menjadi salah satu alternatif yang paling diminati oleh masyarakat, hal ini dikarenakan unsur biaya yang relatif murah yang disamping angkutan melalui laut sanggup mengangkut barang-barang dalam berat maupun ukuran yang besar sekaligus. “Hukum pengangkutan di laut ialah bagian atau lingkungan keperdataan dari hukum laut yang jika dibicarakan tentang hukum laut hal ini tidak hanya terbatas pada lingkungan hukum privatnya saja tetapi meliputi hal-hal termasuk lingkungan hukum publik dari hukum laut itu”.<sup>7</sup>

Angkutan laut ialah *freight forwarder* yaitu jasa/transportasi angkutan barang yang berguna untuk memenuhi kebutuhan pihak yang menyerahkan barang atas dasar konsinyasi atau penerima konsinyasi dalam melakukan pengapalan dan angkutan, pengurusan bea cukai, dan lain-lain kegiatan umum yang dilakukan oleh perusahaan atau bisnis jasa angkutan laut. “Sebagaimana fungsi dari angkutan laut untuk pengoperasian pelayaran dalam negeri maupun luar negeri dengan menaikkan

---

<sup>5</sup>HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia: Buku III Hukum Pengangkutan*, Djambata, Jakarta, 2008, h.2

<sup>6</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, h.12

<sup>7</sup>Achmad Ichsan, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1981, h. 460

kualitas pelayanan jasa-jasa angkutan, dalam operasi peningkatan produktivitas angkutan laut, penyediaan fasilitas pelabuhan untuk berlabuh kapal-kapal, dan yang menjadi operasional utama sebagai pemerataan ekonomi nasional dalam pembangunan”.<sup>8</sup>

## 2. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara menurut Konvensi Warsawa 1929 ialah meliputi jangka waktu selama bagasi atau kargo tersebut berada di dalam pengawasan pengangkut, baik dalam pelabuhan udara atau pada tempat lain yang dapat terjadinya pendaratan di luar pelabuhan udara.

Pengangkutan udara terbagi atas beberapa yaitu :

- a. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dan memungut pembayaran
- b. Angkutan udara bukan niaga adalah angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk mendukung kegiatan yang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.
- c. Angkutan udara dalam negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga yang melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- d. Angkutan udara luar negeri adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia maupun sebaliknya.
- e. Angkutan udara perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan dalam menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

## 3. Pengangkutan Darat

Pengangkutan melalui darat yang berlaku berdasarkan ketentuan-ketentuan perundang-undangan secara umum yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bagian II buku I titel V, sehingga terdapat ketentuan-ketentuan mengenai :

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), Buku I, Bab V, Bagian 2 dan 3 Pasal 90 s/d Pasal 98. Dengan terdapat beberapa rincian diantaranya :
  - 1) Surat Angkutan (Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)

---

<sup>8</sup>H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1993, h. 102

- 2) Kewajiban-kewajiban pihak pengangkut (Pasal 91 dan Pasal 92 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)
  - 3) Ganti Rugi (Pasal 93 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)
  - 4) Penolakan penerimaan barang-barang (Pasal 94 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)
  - 5) Kadaluarsa gugatan (Pasal 95 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)
  - 6) Kedudukan pengusaha kendaraan umum (Pasal 96 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang)
- b. Peraturan khusus lainnya, seperti Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

“Transportasi darat dapat terbagi 3 macam diantaranya angkutan jalan raya atau umum, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau, maupun penyebrangan dan lainnya”.<sup>9</sup> Guna mendukung posisi peran pentingnya transportasi darat tersebut, yang merupakan *condition sine quanon* dalam pembangunan nasional, yang terutama bagi hubungan antar daerah dalam satu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang termasuk dalam hubungan antar negara.

Dengan demikian, pengangkutan darat sebagai bagian integral dari pembangunan transportasi masih sangat perlu diperhatikan, karena memiliki peranan fungsi strategis beberapa diantara lainnya seperti sebagai sarana penghubung dan membuka isolasi pada daerah-daerah terpencil di Indonesia seperti daerah pedesaan, sarana lalu lintas perdagangan yang umumnya digunakan sebagai peningkatan perekonomian Indonesia, yang pada gilirannya dapat menjadi sarana pemerataan dalam berbagai aspek di kehidupan dengan tujuan mewujudkan kesejahteraan masyarakat Indonesia. “Sejalan dengan itu, Siti Nurbaiti menyatakan fungsi dari pengangkutan ialah memindahkan atau mengantarkan orang ataupun barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan maksud dalam meningkatkan daya guna dan nilai”.<sup>10</sup>

### 1.2.3 Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia

Suatu Perseroan yang modalnya terbagi atas suatu jumlah surat andil atau sero, yang lazimnya disediakan untuk orang yang hendak turut. Perkataan “terbatas” ditujukan pada tanggung jawab atau risiko dari para persero atau pemegang andil yang hanya terbatas pada harga surat andil atau sero yang mereka ambil. Mereka

---

<sup>9</sup>*Ibid*, h. 102

<sup>10</sup>Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api)*, Universitas Trisakti, 2009, Jakarta, h. 2-3

tidak akan dapat menderita rugi lebih dari jumlah uang mereka yang telah dimasukkan dalam perseroan dengan jalan mengambil andil atau surat sero. Perkataan “terbatas” tersebut mempunyai arti dan maksud yang sama dengan perkataan Inggris “*limited*” dalam rangkaian perkataan “*limited company*”, yang juga berarti “Perseroan Terbatas”.<sup>11</sup>

Menurut Soedjono Dirjosisworo “Perseroan Terbatas atau PT ialah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, serta memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas sebagaimana yang telah diubah dengan serta peraturan pelaksanaannya”.<sup>12</sup>

Menurut H.M.N. Purwosutjipto, “Perseroan Terbatas ialah persekutuan berbentuk badan hukum. Badan hukum ini tidak disebut “persekutuan”, tetapi “perseroan”, sebab modal badan hukum itu terdiri dari sero-sero atau saham yang dimilikinya”.<sup>13</sup>

Menurut Zaeni Asyhadie, “Perseroan Terbatas ialah suatu bentuk usaha persekutuan membentuk badan hukum, yang pada awalnya dikenal dengan nama *Naamloze Vennootschap* (NV). Istilah “Terbatas” di dalam Perseroan Terbatas tertuju pada tanggung jawab pemegang saham yang hanya terbatas pada nominal dari semua saham yang dimilikinya”.<sup>14</sup>

Menurut Abdulkadir Muhammad istilah “Perseroan” menunjuk kepada “cara menentukan modal, yaitu bagi dalam saham, dan istilah “terbatas” menunjuk kepada batas tanggung jawab pemegang saham, yaitu sebatas jumlah nominal saham yang dimiliki. Perseroan Terbatas ialah perusahaan persekutuan badan hukum”.<sup>15</sup>

Menurut R. Ali Rido berpendapat bahwa “Perseroan Terbatas ialah suatu bentuk perseroan yang menyelenggarakan perusahaan, didirikan dengan suatu perbuatan hukum bersama oleh dua orang atau lebih, dengan modal tertentu yang terbagi atas saham-saham yang para anggotanya dapat memiliki satu atau lebih saham dan bertanggung jawab terbatas sampai jumlah saham yang dimilikinya”.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup>Subekti, *Op.Cit*, h. 202-203

<sup>12</sup>Soedjono Dirjosisworo, *Hukum Perusahaan Mengenai Bentuk-Bentuk Perusahaan (Badan Usaha) di Indonesia*, Mandar Maju, Bandung, 1997, h. 48

<sup>13</sup>H.M.N. Purwosutjipto, *Op.Cit*, h. 85

<sup>14</sup>Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip dan Pelaksanaannya di Indonesia*, Raja Grafindo, Persada, Jakarta, 2005, h. 41

<sup>15</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, h. 68

<sup>16</sup>R. Ali Rido, *Hukum Dagang Tentang Aspek-Aspek Hukum Dalam Asuransi Udara, Asuransi Jiwa, dan Perkembangan Perseroan Terbatas*, Remadja Karya, Bandung, 1986, h. 335

Di dalam sejarah perkembangan Perseroan Terbatas maupun di dalam peraturan perundang-undangannya, yang dimana sejak Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) yang telah diberlakukan di Indonesia pada tahun 1848 berdasarkan asas konkordansi/*concordantiebeginself*. “Pada perubahan pertama terhadap pengaturan terkait Perseroan Terbatas kemudian pada tahun 1995 diberlakukannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, kemudian pada perubahan terakhir perubahan kedua kalinya diberlakukannya Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas yang menggantikan undang-undang sebelumnya. Secara kelembagaan menjadikan peraturan terkait Perseroan Terbatas mampu menggambarkan karakter yang bertolak belakang ketika dihadapkan dengan aktivitas ekonomi yang biasanya dominan pada cair dan dinamis”.<sup>17</sup>

Perseroan Terbatas adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal saham yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam Undang-Undang Perseroan Terbatas yang disertakan serta peraturan pelaksanaannya.<sup>18</sup>

Adapun pengertian dari Perseroan Terbatas menurut Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas yang selanjutnya disebut UU 40/2007 menyatakan bahwa perseroan terbatas ialah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dengan saham, dan memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan peraturan perundang-undangan serta aturan dalam pelaksanaannya.

Pada dasarnya, Perseroan Terbatas ialah badan hukum yang terdiri dari dua orang atau lebih yang bekerja sama dengan suatu ikatan perjanjian dalam membangun usaha dengan memiliki modal di bidang-bidang tertentu dan telah berdiri berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Perseroan Terbatas ini merupakan perusahaan yang telah dinyatakan perusahaan yang berbadan hukum menurut undang-undang. Perseroan Terbatas menjadikan subyek hukum yang menjadi pendukung dalam melakukan hak dan kewajiban, sebagai badan hukum. Hal ini mengartikan bahwa Perseroan Terbatas dalam suatu perusahaan dapat melakukan perbuatan-perbuatan hukum seperti halnya orang selain seseorang itu sendiri.

Hal ini pun berlaku untuk PT Kereta Api Indonesia yang berdiri sebagai perusahaan dalam bidang perkeretaapian. PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau

---

<sup>17</sup>Tri Budiyo, *Hukum Perusahaan*, Griya Media, Salatiga, 2011, h. 12

<sup>18</sup>I.G. Rai Widjaya, *Hukum Perusahaan dan Undang-Undang dan Peraturan Pelaksanaan di Bidang Usaha*, KBI, Jakarta, 2000, h. 127

'Perusahaan' adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. Kereta Api Indonesia pada awalnya hanya melaksanakan kegiatan usaha layanan jasa perkeretaapian, namun seiring dengan dinamika dunia usaha dan berkembangnya tuntutan pasar, Kereta Api Indonesia saat ini juga melaksanakan kegiatan usaha penunjang lainnya dengan memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya. Yaitu meliputi antara lain pengelolaan properti yang terkait dengan jasa kereta api, pariwisata berbasis kereta api, restoran di kereta api (*on train services*) dan di stasiun, termasuk jasa catering dan distribusi logistic. Dalam menjalankan bisnisnya, Kereta Api Indonesia terus berupaya menerapkan standar terbaik di bidangnya berdasar kan sistem manajemen yang berlaku.

Sejak Kereta Api Indonesia berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api Menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api. Dengan status barunya sebagai perusahaan umum, Perumka berupaya untuk mendapatkan laba dari jasa yang disediakan. Untuk jasa layanan penumpang, Perumka menawarkan tiga kelas layanan, yaitu kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi.

Kemudian, Kereta Api Indonesia berstatus menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) maka representasi pemegang saham dilakukan oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara sebagai Pemegang Saham Utama Perusahaan. Sampai dengan akhir tahun 2015, Kereta Api Indonesia tidak melakukan perdagangan saham sehingga tidak ada informasi terkait dengan jumlah saham yang beredar, kapitalisasi pasar, harga saham tertinggi, harga saham terendah dan harga saham penutupan serta volume saham yang diperdagangkan.

PT KAI atau singkatan dari Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia juga merupakan Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Kereta api merupakan sarana transportasi darat yang sekarang mendapatkan banyak perhatian di masyarakat. Kereta api merupakan sarana yang dapat mengangkut banyak penumpang dalam sekali perjalanan. Sarana transportasi ini dirasa lebih cepat sampai tujuan dan juga terbebas dari kemacetan. Hal ini merupakan kelebihan kereta api dari pada transportasi darat lainnya.

Pengangkutan darat melalui kereta api merupakan salah satu klasifikasi dari transportasi atau pengangkutan melalui rel. Yang dimaksud dengan angkutan darat adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan (UU No. 22 Tahun 2009



tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Sedangkan yang dimaksud dengan “angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api”.<sup>19</sup>

### **1.3 Tinjauan Umum Tentang *Evenement***

#### **2.3.1. Pengertian *Evenement***

*Evenement* atau suatu peristiwa (*accident*) yang tak tertentu (tidak diketahui sebelumnya). Pengertian *evenement* ialah suatu keadaan atau peristiwa yang menurut manusia yang tidak dapat diperkirakan oleh akal pikiran atau diketahui dengan peristiwa atau keadaan tersebut akan terjadi, yang berarti suatu peristiwa atau keadaan yang diperkirakan sudah pasti terjadi tetapi tidak dapat dipastikan kapan peristiwa akan terjadi, apabila peristiwa atau keadaan terjadi dapat menimbulkan kerugian baik manusia itu sendiri maupun barang.

#### **2.3.2. Ciri-ciri *Evenement***

Adapun ciri-ciri dari suatu peristiwa atau keadaan yang belum pasti diantaranya yaitu :

1. Peristiwa yang terjadi itu menimbulkan kerugian ;
2. Terjadinya itu tidak diketahui ;
3. Tidak dapat diprediksi lebih dahulu kapan terjadinya ;
4. Berasal dari faktor ekonomi, alam, dan manusia ; dan
5. Kerugian terhadap diri, kekayaan, dan tanggung jawab seseorang.

### **1.4 Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Pada Lalu Lintas**

#### **1.4.1 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain yang menimbulkan kerusakan maupun korban jiwa. Menurut Heinrich(1980), kecelakaan merupakan tindakan yang tidak dapat direncanakan maupun diprediksi sebelumnya atau tidak dikendalikan, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi yang dapat menyebabkan cedera atau memungkinkan cedera.

Menurut D.A. Colling(1990) yang telah dikutip oleh Bhawasta(2009), kecelakaan juga dapat diartikan sebagai setiap kejadian yang tidak terencanakan dan terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, faktor lingkungan, ataupun pada gabungan-gabungan dari beberapa hal-hal tersebut yang dapat mengganggu proses kerja atau aktivitas dan dapat menimbulkan cedera atau tidak, kesakitan, kematian, kerusakan *property* ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya.

---

<sup>19</sup>Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Grafindo Persada, Jakarta, 2014, h. 190

Menurut F.D. Hobbs(1995) yang telah dikutip Kartika(2009), menyatakan pada kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang cukup sulit diprediksi baik kapan maupun dimana terjadinya. Kecelakaan bukan hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan yang dialami tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan yang sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiringnya bertambah panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan baik kendaraan bermuatan kecil maupun bermuatan besar.

WHO(1984) juga menyatakan pendapat mengenai kecelakaan lalu lintas, Kecelakaan lalu lintas ialah kejadian di lalu lintas jalan yang sebagian melibatkan satu kendaraan dengan yang lain menyebabkan cedera atau kerusakan ataupun kerugian pada pemiliknya yaitu si korban.

Sedangkan dari peraturan perundang-undangan, pengertian kecelakaan lalu lintas menurut UU 22/2009, yaitu sebuah peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja dengan melibatkan kendaraan dengan kendaraan lainnya ataupun pengguna jalan lain dengan mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Lalu lintas juga dapat didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

Kecelakaan lalu lintas tidak terjadi secara kebetulan, melainkan ada penyebabnya. Penyebab kecelakaan harus dianalisis dan ditemukan, agar tindakan korektif pada suatu penyebab dapat dilakukan dengan upaya lebih lanjut agar kecelakaan dapat dicegah.

Lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

Hal lain yang dapat diketahui terkait dengan kecelakaan ialah kuantitas dan kualitas pada kecelakaan., yang dimana kuantitas kecelakaan merupakan tinjauan terhadap kecelakaan yang hanya memperhatikan angka-angka kejadian kecelakaan semata. Sedangkan pada kualitas kecelakaan, merupakan tinjauan kejadian kecelakaan yang tidak hanya dilihat dari angka-angka kejadian kecelakaan tersebut, seperti tingkat keparahan korban maupun kerusakan kendaraan dikarenakan setiap jenis jalan pun memiliki tingkat keparahan yang berbeda-beda.

Dari beberapa definisi yang menyatakan terkait definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas bagian dari suatu peristiwa pada lalu lintas pada jalan umum yang tidak diduga dan tidak diinginkan sehingga sulit untuk diprediksi baik kapan maupun dimana terjadinya, cukup banyak

melibatkan satu kendaraan dengan pengguna jalan lain yang dapat menyebabkan cedera, kecacatan, trauma, ataupun kerugian harta benda pada pemiliknya si korban.

#### **2.4.2 Klasifikasi Kecelakaan**

PT Jasa Marga yang merupakan perusahaan badan usaha milik negara yang bergerak sebagai penyelenggara jasa jalan tol. PT Jasa Marga juga menyatakan beberapa hal mengenai klasifikasi kecelakaan. Klasifikasi kecelakaan menurut PT Jasa Marga (Persero) ialah :

- a. Berdasarkan tingkat kecelakaan, terdapat empat penggolongan dalam tingkatan kecelakaan yaitu :
  1. Kecelakaan sangat ringan (*damage only*) yaitu kecelakaan yang hanya dapat mengakibatkan kerusakan atau korban paa bendanya saja.
  2. Kecelakaan ringan : kecelakaan yang dapat mengakibatkan adanya luka ringan.
  3. Kecelakaan berat : kecelakaan yang dapat mengakibatkan adanya luka berat.
  4. Kecelakaan fatal : kecelakaan yang dapat mengakibatkan korban meninggal dunia.
- b. Berdasarkan kelas korban kecelakaan, terdapat penggolongan korban kecelakaan yang diklasifikasikan menjadi :
  1. Korban luka ringan ialah kecelakaan yang dapat mengakibatkan korban mengalami luka-luka kecil ataupun sedang yang tidak membahayakan jiwa dan tidak memerlukan pertolongan serius lebih lanjut di rumah sakit.
  2. Korban luka berat ialah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban dapat mengalami luka-luka sedang parah ataupun sangat berat yang dapat membahayakan jiwa sehingga memerlukan pertolongan ataupun perawatan lebih lanjut di rumah sakit.
  3. Korban meninggal dunia ialah kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa atau meninggal dunia.
- c. Berdasarkan faktor penyebab kecelakaan, kecelakaan dapat disebabkan beberapa faktor, dapat diantaranya faktor kendaraan, faktor pengemudi, faktor situasi maupun kondisi jalan, ataupun faktor lingkungan.
- d. Berdasarkan waktu kecelakaan, jenis kecelakaan ini ditetapkan menurut satu periode waktu tertentu.
- e. Berdasarkan lokasi terjadinya kecelakaan :
  1. Lokasi jalan lurus 1 lajur ataupun 2 lajur maupun 1 lajur yang searah atau berlawanan arah.

2. Tikungan jalan.
  3. Persimpangan jalan.
- f. Berdasarkan jenis kecelakaan yang terjadi, diklasifikasikan atas beberapa tabrakan, yaitu depan antar depan, depan dengan belakang, tabrakan sudut, tabrakan sisi, lepas kontrol, tabrak lari, tabrak massal, tabrak pejalan kaki, tabrak parkir, dan tabrakan tunggal.

#### **2.4.3. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas**

Kondisi jalan yang dapat menyebabkan kecelakaan terdiri dari kondisi geometrik jalan, yang dimana dari keadaan jalan itu sendiri, ataupun fasilitas jalan yang diberikan. Dari kategori-kategori tersebut, “terdapat indikator pada dominan yang terjadi seperti kurangnya fasilitas jalan (50%), kondisi jalan yang tidak layak (32%), dan geometrik jalan (29%)”.<sup>20</sup> Yang berarti sebagian besar faktor kecelakaan terjadi diakibatkan oleh kurangnya fasilitas jalan, hal ini berlaku juga terhadap perlintasan sebidang yang merupakan bagian dari jalan yang bersimpangan dengan jalur rel. Peran fasilitas jalan yang tidak memadai menjadi salah satu faktor kecelakaan pada perlintasan sebidang. Pada umumnya kecelakaan di perlintasan sebidang terjadi karena ketidakdisiplinan pengguna jalan umum atau tidak memperhatikan keadaan sekitar apabila akan melintas, terutama pada perlintasan sebidang yang tidak memiliki palang sebagai pembatas untuk mencegah melintasnya pengguna jalan.

Adapun faktor-faktor lainnya yang memerangui terjadinya kecelakaan yang menimbulkan adanya korban kecelakaan, terdapat 3 (tiga) faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, diantaranya :

a. Faktor manusia

Faktor manusia yang merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan yang dimana hampir semua terjadi karena pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, pelanggaran pun dapat terjadi dikarenakan sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap suatu aturan, ataupun tidak melihat aturan yang diberlakukan maupun pura-pura tidak mengetahuinya. Selain itu, manusia sebagai pengguna jalan raya sering kali seenaknya dalam mengendarai di jalan raya, kemudian mengakibatkan kecelakaan lalu lintas

b. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang dimaksud, merupakan kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan bermotor.

c. Faktor Jalan

---

<sup>20</sup>Herawati, *Karakteristik Dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia*, Badan Litbang Perhubungan, Jakarta, 2012, h. 139

Faktor jalan yang dimaksud, mengenai kecepatan, rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman, jarak pandang, maupun kondisi permukaan jalan.

#### **2.4.4. Tinjauan Tentang Korban Kecelakaan**

Korban kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi beberapa kategori, Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Sarana Lalu Lintas Jalan, menyatakan bahwa :

- a. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.
- b. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa :
  1. Korban mati (*fatality*)
  2. Korban luka berat (*serious injury*)
  3. Korban luka ringan (*slight injury*)
- c. Korban kematian adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 hari setelah kejadian tersebut.
- d. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Arti cacat tetap adalah bila salah satu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh /pulih untuk selama-lamanya.
- e. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk c dan d.

Kereta api melintas pada perlintasan dengan jadwal tertentu, sedangkan kendaraan yang melewati perlintasan tidak terjadwal sehingga arus kendaraan dapat melintasi perlintasan kapan saja. Berdasarkan dari segi akselerasi dan sistem yang diperoleh kendaraan bermotor atau mobil lebih unggul dibandingkan kereta api dimana kendaraan dalam melakukan akselerasi (percepatan atau perlambatan) cenderung lebih singkat dari pada kereta api begitu juga sebaliknya waktu dan jarak pengereman, kendaraan bermotor/mobil mempunyai waktu pengereman dan jarak pengereman yang lebih pendek dari kereta api.

Sehingga hal ini yang melatarbelakangi pola pengaturan perlintasan sebidang dengan sistem prioritas untuk kereta api dimana arus kendaraan harus berhenti dahulu ketika kereta api melewati perlintasan.

Di Indonesia pertemuan jalan sebidang antara jalur rel kereta api dengan jalan raya dikenal dengan istilah perlintasan. Pada perlintasan sebidang yang memiliki volume lalu lintas yang rendah biasanya untuk alasan keamanan, maka

perlintasan dilengkapi dengan rambu “stop” atau “andreas krus”. Tetapi pada saat volume lalu lintas tinggi, maka pemasangan sistem kontrol menjadi sangat diperlukan. Padahal di dalam UU 22/2009 menyatakan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan, yang artinya manusia baik pejalan kaki maupun yang mengendarai situasi dimana adanya perlintasan sebidang yang merupakan bagian dari jalurnya kereta api, mereka berhak mendapatkan keselamatan dalam berlalu lintas dengan fasilitas prasarana yang layak untuk diberikan.

## **2.5 Perlintasan Kereta Api**

### **2.5.1 Perlintasan Sebidang dan Perlintasan Tidak Sebidang**

Pada perkembangan transportasi kereta api tidak terlepas dari roda kereta api yang sejak awal dibuat, dengan itu maka terjadilah perbedaan antara jalan raya dan jalan rel. Yang melalui perjalanan sejarah yang panjang termasuk dalam perkembangan teknologi dan pengoperasiannya dapat dilihat perbandingan karakteristik yang nyata antara transportasi jalan raya dan transportasi jalan rel dalam berbagai hal.<sup>21</sup>

Perlintasan kereta api adalah persilangan antara jalur kereta api dengan jalan, baik jalan raya ataupun jalan setapak kecil lainnya. Perlintasan yang terdiri dari perlintasan sebidang dan perlintasan tidak sebidang. Perlintasan tidak sebidang ialah persilangan antara dua ruas jalan atau lebih yang tidak saling bertemu dalam satu bidang tetapi salah satu ruas berada di atas atau di bawah ruas jalan yang lain. Salah satunya adalah persilangan antara dua ruas jalan atau lebih yang tidak saling bertemu dalam satu bidang tetapi salah satu ruas berada di atas atau di bawah ruas jalan yang lain. Salah satunya adalah persilangan antara jalur kereta api dengan jalan raya yang tidak pada satu bidang, misal dengan *flyover* atau *underpass*. Sedangkan perlintasan sebidang ialah perpotongan jalan dengan jalur kereta api dengan jalan pada bidang yang sama. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, menyatakan bahwa Perlintasan Sebidang adalah perpotongan antara jalan dengan jalur kereta api yang dimana perpotongan jalan dengan rel kereta api ini dalam bidang yang sama sehingga keduanya saling dipertemukan. Jalur rel kereta api juga yang merupakan jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang

---

<sup>21</sup>Suryo Hapsoro Tri Utomo, *Jalan Rel*, Beta Offset Yogyakarta, Yogyakarta, 2009, h. 12

pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.

Pada perkembangan transportasi kereta api tidak terlepas dari roda kereta api yang sejak awal dibuat, dengan itu maka terjadilah perbedaan antara jalan raya dan jalan rel. Yang melalui perjalanan sejarah yang panjang termasuk dalam perkembangan teknologi dan pengoperasiannya dapat dilihat perbandingan karakteristik yang nyata antara transportasi jalan raya dan transportasi jalan rel dalam berbagai hal.<sup>22</sup>

Perlintasan sebidang pun pada umumnya terbagi menjadi dua kelompok yaitu perlintasan sebidang dengan pintu dan perlintasan sebidang yang tidak dijaga. Perlintasan sebidang dengan pintu merupakan perlintasan sebidang yang diberikan fasilitas dalam membantu lalu lintas kereta api dengan jalan umum yang berupa palang. Kemudian, perlintasan sebidang yang tidak dijaga merupakan perlintasan sebidang tidak memiliki fasilitas maupun penjaga pintu.

### **2.5.2. Perlintasan Berpalang dan Tidak Berpalang**

Pada perlintasan sebidang dari segi perkeretaapian sebagai bentuk peralatan keselamatan pada pengguna jalan maupun penumpang kereta api. Di dalam Pasal 14 Peraturan Menteri Perhubungan No. 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan, menyatakan terkait peralatan keselamatan sebidang dengan berdasarkan komponen dan konstruksinya terdiri atas :

- a. Portal pengamanan pengguna jalan
- b. Isyarat lampu peringatan/larangan
- c. Isyarat suara
- d. Isyarat tulisan berjalan / *variable message sign* (VMS)
- e. Alat pendeteksi kereta api
- f. Pengendali utama peralatan keselamatan perlintasan sebidang (*main controller*), dan
- g. Catu daya

Selain palang resmi yang dikenal dengan ciri-ciri portal berwarna merah dan putih, terdapat palang yang tidak resmi seperti diberikan portal seperti kayu yang digunakan secara manual oleh petugas atau sukarelawan yang berada di sekitar daerah perlintasan sebidang.

Sedangkan pada perlintasan yang tidak berpalang hanya perlintasan tanpa adanya pengaman seperti halnya portal sebagai keamanan utama untuk

---

<sup>22</sup>*Ibid*, h. 12

mendisplinkan lalu lintas. Sehingga pengguna jalan harus dengan waspada saat melewati perlintasan kereta api yang tidak memiliki keamanan berupa portal.

## **2.6 Palang Pintu Kereta Api Sebagai Alat Peningkatan Keselamatan**

### **2.6.1. Keselamatan Lalu Lintas**

Keselamatan dalam berkendara bermaksud untuk menurunkan korban kecelakaan lalu lintas jalan dikarenakan jumlah korban kecelakaan lalu lintas jauh lebih tinggi dari kecelakaan transportasi yang berada di laut, kereta api, dan udara. Tetapi, jika dilihat seringnya terjadi perlintasan antara kereta api dengan kendaraan umum yang menggunakan jalan yang juga terpotong oleh jalan rel kereta api yang tidak memungkinkan juga butuh maksimal dalam meingkatkan keselamatan lalu lintas, karena itu bagian dari keselamatan lalu lintas yang kemungkinan besar terjadi pada pengguna jalan umum. Dengan begitu, keselamatan lalu lintas di perlintasan sebidang yang bertujuan menurunkan maupun meminimalisir dari banyaknya korban kecelakaan lalu lintas di jalan terutama pada perlintasan kereta api pada perlintasan sebidang.

Alat tersebut dapat berupa teknologi keselamatan aktif yang merupakan sistem otomatis dalam pengontrolan terutama peringatan jarak antar kendaraan seperti palang yang menjaga jarak antara kereta api yang akan melintas dengan kendaraan bermotor yang akan melintas di perlintasan sebidang.

Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib:

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

Kewajiban pengguna jalan juga termuat dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 124 yang menyatakan bahwa, “Pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanannya kereta api”.

### **2.6.2. Rambu-Rambu Alat Keselamatan**

Terdapat 3 Rambu dan marka dalam perkeretaapian juga perlu dipahami seperti yang tertera dalam Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.770/KA.401/DRJD/2005 yaitu :

- a. Rambu adalah salah satu dari perlengkapan jalan berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan.



- b. Rambu Peringatan adalah rambu yang digunakan untuk menyatakan peringatan bahaya atau tempat berbahaya pada jalan di depan pemakai jalan.
- c. Rambu Larangan adalah rambu yang digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pemakai jalan.
- d. Rambu Perintah adalah rambu yang menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan.
- e. Papan Tambahan adalah papan yang dipasang di bawah daun rambu yang memberikan penjelasan lebih lanjut dari suatu rambu.
- f. Marka Jalan adalah tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang berbentuk garis membujur, garis melintang serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.
- g. Isyarat Lampu Lalu Lintas adalah isyarat lampu lalu lintas satu warna terdiri dari satu lampu menyala berkedip atau dua lampu yang menyala bergantian untuk memberikan peringatan bahaya kepada pemakai jalan.
- h. Isyarat Suara adalah isyarat lalu lintas yang berupa suara yang menyertai isyarat lampu lalu lintas satu warna yang memberikan peringatan bahaya kepada pemakai jalan.

Jarak Pandang adalah suatu jarak yang diperlukan oleh seorang pengemudi pada saat mengemudi sedemikian sehingga jika pengemudi melihat suatu halangan yang membahayakan, pengemudi dapat melakukan sesuatu untuk menghindari bahaya tersebut secara aman. 4 JPL adalah Penjaga Pintu dan Lintasan Kereta Api, dimana ada dua versi untuk Penjaga Pintu dan Lintasan KA yaitu PJL dan JPL.

PJL adalah Penjaga Pintu dan Lintasan yang sudah memakai sistem otomatis secara keseluruhan, sedangkan JPL ialah Penjaga Pintu dan Lintasan yang masih menggunakan sistem semi otomatis di perlintasan sebidang. Sesuai UU 23/2007 menyatakan bahwa Penjaga Pintu dan Lintasan bertugas menyelamatkan perjalanan kereta api dari sisi perlintasan.

### **2.6.3. Palang Pintu Kereta Api**

Palang pintu kereta api merupakan bagian yang rawan terjadinya kecelakaan diantara keretapi dengan kendaraan umum yang melintas di perlintasan sebidang. Palang pintu kereta api sebagai suatu peralatan yang berfungsi sebagai peningkatan keselamatan pada bidang perkeretaapian yang umumnya terdapat pada perlintasan perpotongan jalan antara kereta api dengan jalan raya pada bidang yang sama untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan serta berlangsungnya lajur kereta api dengan lancar. Terdapat beberapa alat peningkatan keselamatan, diantaranya

palang pintu sebagai peralatan atau prasarana yang efisien dalam membantu proses lancarnya lajur kereta api.

Yang termasuk dalam peralatan keselamatan perlintasan sebidang adalah alat yang digunakan untuk mengamankan pengguna jalan dan perjalanan kereta api di perlintasan sebidang dengan menggunakan alat pendeteksi kereta api yang tidak terhubung dengan persinyalan kereta api, beroperasi secara otomatis, tanpa penjaga perlintasan sebidang kereta api, dilengkapi dengan portal pengaman pengguna jalan isyarat lampu peringatan, isyarat suara isyarat tulisan berjalan pengendali utama sistem peralatan, dan catu daya.

Menurut Pasal 1 angka 31 UU 22/2009 menyatakan bahwa keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Keselamatan adalah suatu cara atau usaha untuk mencegah atau mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas yang berupa:

1. Petunjuk pencegahan kecelakaan (*Accident Prevention*).
2. Saran atau petunjuk untuk mengurangi kecelakaan (*Accident Reduction*).

Fungsi keselamatan adalah untuk menerapkan tempat dan menentukan kesalahan operasional yang mendorong terjadinya kecelakaan. Fungsi ini pada umumnya dilakukan dengan menganalisis penyebab kecelakaan terjadi, kemudian mengevaluasi langkah-langkah pencegahan yang telah dilakukan. Fungsi keselamatan bukanlah reaksi ataupun tindakan untuk mengatasi kecelakaan yang terjadi dan juga bukan untuk mencari kesalahan orang tetapi untuk meneliti dan mengevaluasi pada bagian manajemen mana yang memungkinkan terjadinya suatu kecelakaan.

Keselamatan pembangunan pada perlintasan sebidang diartikan sebagai upaya dalam menanggulangi kecelakaan yang terjadi di perlintasan yang tidak hanya disebabkan oleh faktor kondisi kendaraan maupun pengemudi, namun disebabkan pula oleh banyak faktor, antara lain:

1. Kondisi alam (cuaca).
2. Desain ruas perpotongan jalur kereta api dengan jalan (alinyemen vertikal dan horisontal).
3. Kondisi kerusakan struktur perkerasan jalan.
4. Kelengkapan rambu dan marka.

Inspeksi Keselamatan pada perlintasan sebidang adalah kegiatan pemeriksaan atau observasi secara detail pada perlintasan sebidang untuk mendapatkan verifikasi bahwa kondisi perlintasan pada lokasi tersebut telah memenuhi standar peraturan yang berlaku.