BAB V
PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pihak PT KAI akan bertanggung jawab kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian. Tanggung jawab oleh PT Kereta Api diberikan dengan ketentuan :
   - Sumber kerugian berasal dari pelayanan angkutan dan harus dibuktikan adanya kelalaian petugas, atau pihak lain yang dipekerjakan oleh badan penyelenggara.
   - Besarnya ganti rugi dibatasi sejumlah maksimum asuransi yang ditutup oleh badan penyelenggara dalam hal penyelenggaraan kegiatannya.

   dengan dilihat prinsip kepentingan kedua belah pihak, berdasarkan rasa keadilan (*Ex aequo et bono*) yang merupakan keputusan primair dalam perdata terdapat *Petitum declatoir*, *Petitum constitutive*, *Petitum condematoir* maka dalam putusan *ex aequo et bono* sekaligus merupakan putusan primair dalam gugatan perdata.

2. Terjadinya kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi korban atau masyarakat yang ingin mengajukan gugatan tersebut adalah akibat dari perbuatan melawan hukum dari PT KAI sehingga sesuai dengan pasal 1365 KUH Perdata, maka dalam Pasal 87 Ayat 1 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian secara tegas dinyatakan bahwa Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian bertanggung jawab kepada Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga atas kerugian sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian. Pada kenyataannya PT KAI selaku badan penyelenggara perkeretaapian di Indonesia telah mengesampingkan Pasal 87 Ayat 1 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapain, karena tidak bertanggung jawab atas kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian, sehingga dengan demikian PT KAI pun telah melakukan perbuatan melawan hukum yang berakibat merugikan korban kecelakaan.

   Jadi secara organisasi PT KAI dapat digugat atas kasus kecelakaan di perlintasan kereta api dengan berlandaskan Pasal 1365 KUH Perdata dan pihak korban kecelakaan dapat meminta ganti kerugian kepada PT KAI berdasarkan rasa keadilan (*Ex aequo et bono*) dengan gugatan perdata yang dimana dalam praktek pengadilan berkenaan dengan perkara perdata terdapat asas *Ius Curia Nuvit*, yang dimana setiap hakim dinaggap tahu hukum.

Saran

Saran yang dapat diberikan dalam penelitian ini adalah:

a. Perlunya koordinasi antara PT KAI dengan Pemerintah, mengenai ketegasan dalam melaksanakan wewenang terutama terkait dengan perlintasan liar. melengkapi fasilitas sarana dan prasarana kereta api termasuk dalam hal infrastruktur pengamanan perlintasan kereta api contohnya: adanya jadwal kereta api melintas, dan diberikan lampu penerangan, memperbaiki kualitas pada setiap fasilitas sarana dan prasarana kereta api. Dan sehubungan keberadaan rel kereta api yang kini sudah tidak relevan sebaiknya perlu kebijakan pemerintah untuk segera mengalihkan keberadaan rel kereta api ke pinggir kota dan/ atau di bawah tanah seperti kereta bawah tanah.
b. Perlunya Pemerintah membentuk lembaga secara mandiri yang berfungsi sebagai tempat pengaduan bagi pihak yang merasa dirugikan atas kasus kecelakaan di perlintasan kereta api. Selain itu lembaga ini dapat membantu pihak yang merasa dirugikan itu dalam menjalani segala proses peradilan mulai dari pembuatan gugatan sampai pada eksekusi ganti kerugian. Lembaga ini hendaknya berada pada setiap kota selain sebagai fungsi memudahkan masyarakat untuk pengaduan dan meminta bantuan, lembaga ini dapat juga untuk menambah lapangan kerja bagi setiap orang yang mempunyai ahli di bidang tersebut.