

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi mempunyai peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam rangka mewujudkan wilayah Negara, serta memperkuat ketahanan nasional dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Namun dalam perkembangannya permasalahan transportasi saat ini menjadi permasalahan yang sangat berpengaruh terhadap perkembangan suatu daerah.

Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) sebagai kota megapolitan tak luput dari cerita kelam carut marutnya tata transportasi. Keluh kesah dan kegalauan penghuninya silih berganti kita dengar atau saksikan. Mulai dari opini-opini cerdas dan bernas di halaman surat kabar *offline* atau *online* sampai maki dan amarah di jalanan ibukota, saban hari menjadi sarapan.

Cobalah untuk *googling* “masalah transportasi Jakarta” atau “masalah jalanan Jakarta” atau yang bernada sejenis, tak sulit menemukan ratusan bahkan ribuan keluh kesah pengguna jalan mulai dari masalah jalan berlubang, tarif tol sampai keluh atas buruknya perilaku pengguna jalan. Perilaku pengemudi Angkot

(Angkutan Kota), bajaj, buskota dan ketidaksiapan infrastruktur jalan serta lemahnya penegakan hukum di jalan yang dibarengi ketidakdisiplinan pengguna telah menjadi hal-hal yang paling banyak dikritik.

Tak mudah memang mengurai kusutnya tata transportasi di ibukota, begitu kompleks dan saling bersilang kepentingan di dalamnya. Data yang dilansir BPS pada tahun 2009 terdapat paling tidak 9.993.867 kendaraan dan saat ini di penghujung 2011 paling tidak 11 juta kendaraan bermotor ada di ibukota dan sekitarnya. Mari bandingkan dengan jumlah penduduk ibukota pada tahun 2009 (Maret) berjumlah 8.513.000 jiwa. Perkeluarga paling tidak memiliki 3 kendaraan bermotor. Sungguh angka yang memprihatinkan¹.

Sarana Transportasi massal di Jabodetabek sekian lama tak merangsang kebanyakan orang. Sebut saja Angkot, Metromini, Kopaja, dan Bus kota sama sekali tak merangsang gairah menggunakannya, kebanyakan orang sebisa mungkin menghindarinya. Angkutan massal tersebut hadir dengan wajah gelisah; copet, ugal-ugalan, kelaikan kendaraan, sarana keamanan minim membuat citra angkutan massal tersebut benar-benar memprihatinkan. Akhirnya yang muncul “*Apa boleh buat...daripada jalan kaki*”.

Citra angkutan massal yang jauh dari menyenangkan dan menentramkan itulah yang membuat penduduk Jakarta berada pada posisi mau tidak mau menerima arau opsi lainnya adalah dengan berkendara pribadi. Jadilah

¹ <http://sosbud.kompasiana.com/2011/09/29/commuter-asa-dalam-galau-tata-transportasi-ibukota/>. Di akses pada tanggal 03 Agustus 2012

penjualan kendaraan bermotor melonjak dari waktu ke waktu. Penduduk dipaksa keadaan berkendara umum.

Beruntung di tengah kepenatan warga ibukota berkendara massal, tepat 15 Januari 2004 bus transjakarta yang kemudian populer dengan istilah busway hadir. *It's totally different; comfort, fun and relax.* Begitu citra yang ingin dihadirkan dan begitu pula suasana yang diharapkan. Seiring waktu transjakarta telah memberi warna baru transportasi massal ibukota, hadirilah busway sebagai *landmark* ibukota..

Realita tak selalu segaris idealita, ketersediaan armada, rute yang terbatas dan kendala lainnya beragam muncul di lapangan, tak ketinggalan berbagai kasus pelecehan. Transjakarta (TJ) telah sedikit banyak mengubah warna ibukota menjadi lebih bisa dinikmati, namun Transjakarta tak serta merta mampu mengurai ruwetnya jalanan ibukota. Bahkan ada yang berasumsi kehadiran Transjakarta justru makin memperkeruh jalanan ibukota. Beralasan memang asumsi ini. Tanya Mengapa ? pengurangan ruas jalan untuk jalur khusus Transjakarta. Itulah faktanya.

Di sisi lain harapan kehadiran Transjakarta untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan asumsi bahwa pengguna kendaraan pribadi akan beralih ke moda Transjakarta ternyata tak bisa dipastikan presisinya. Belum ada penelitian spesifik yang mencoba menemukan berapa persenkah Transjakarta

mampu mensubstitusi kendaraan pribadi. Namun kecenderungannya tidak akan besar².

Maka peran perkeretaapian sebagai salah satu transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus menjadi tumpuan, terutama kemampuannya untuk mengangkut, barang maupun manusia dalam jumlah yang banyak dalam sekali perjalanan. Kereta api juga memiliki keunggulan yaitu dapat menghemat penggunaan energi dan tidak membutuhkan anggaran yang besar untuk melakukan perawatan jalurnya dan dapat menjangkau hingga ke tengah kota. Dari keunggulannya tersebut maka dalam pengembangannya ke depan kereta api digunakan untuk angkutan jarak jauh dan untuk daerah yang lalulintasnya padat. Saat ini transportasi kereta api akan dikembangkan sebagai tulang punggung transportasi darat sekaligus untuk mengurangi beban angkutan jalan yang semakin padat³.

Perjalanan kereta api merupakan bahaya bagi pengguna jalan , karena kecelakaan yang terjadi dapat dikategorikan tinggi, demikian juga resiko kecelakaan masinis. Kecelakaan perkeretaapian beresiko tinggi baik bagi penumpang, ataupun orang-orang di sekitar daerah operasi kereta api seperti

² Bambang Susantono. *1001 Wajah Transportasi Kita*. Jakarta.PT.Gramedia Pustaka Utama.2009 hlm. 15

³ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pembukaan

stasiun, rel dan pintu perlintasan, Oleh karena itu usaha-usaha untuk menurunkan resiko kecelakaan perlu terus dilakukan⁴.

Sistem pengelolaan keselamatan transportasi menggunakan unsur yang terbagi atas beberapa komponen diantaranya *Liveware* (L) dalam hal ini manusia, *Hardware* (H) berupa kendaraan atau sarana, *Software* (S) berupa peraturan perundang-undangan terkait dengan keselamatan, dan *Environment* (E) meliputi infrastruktur, cuaca, kondisi wilayah dan hal lain yang berkaitan dengan situasi daerah di luar kendali manusia⁵.

Dalam perkembangannya fungsi perkeretaapian dibagi menjadi perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus. Yang dimaksud perkeretaapian umum adalah perkeretaapian yang digunakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran. Yang didalamnya terdiri dari perkeretaapian perkotaan, yaitu perkeretaapian yang melayani perpindahan orang di wilayah perkotaan dan/atau perjalanan ulang-alik (pulang pergi secara terus menerus) dengan jangkauan seluruh wilayah kota ataupun melebihi wilayah kota⁶. Di wilayah DKI Jakarta pelayanan kereta api di bagi menjadi dua jenis yaitu Kereta Api rangkaian yaitu kereta yang untuk menggerakannya dibutuhkan lokomotif untuk menariknya dan dikelola oleh PT.Kereta Api Indonesia (Persero) dan Kereta Rel Listrik yang pengoperasiannya dilakukan oleh PT.Kereta Commuter Jakarta yaitu anak perusahaan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

⁴ Departemen Perhubungan. *Jurnal Transportasi Perhubungan*, 2005, Jakarta: Puskominfo, hlm.3

⁵ *ibid*, hlm.15

⁶ *op cit*, hlm.84

Peranan Kereta Rel Listrik dan Kereta Rangkaian sebagai sarana transportasi massal (dapat mengangkut penumpang/barang dalam jumlah yang banyak dalam perjalanannya), cepat dan murah sehingga sangat berperan penting untuk menghubungkan daerah pinggiran kota Jakarta seperti wilayah Bekasi, Bogor dan Depok, Serpong hingga Tangerang menuju ke pusat kota. Namun terkadang dalam pengoperasiannya seringkali terdapat permasalahan teknis seperti kerusakan pada rel ataupun aliran listrik maupun kerusakan pada rangkaianannya sehingga menimbulkan kelambatan jadwal yang berakibat terjadinya penumpukan penumpang. Disamping permasalahan yang ditimbulkan oleh masalah teknis ada juga permasalahan yang timbul akibat bencana alam ataupun yang dilakukan oleh manusia baik pengguna jasa kereta maupun masyarakat umum yang berada di sekitar rel kereta api.

Permasalahan yang ditimbulkan oleh manusia dapat berupa pendirian pasar ataupun rumah semipermanen di sekitar pinggiran rel kereta api, sehingga mengakibatkan kereta yang akan melintas di lokasi mengurangi kecepatan. Adapun cara yang dapat membahayakan keselamatan perjalanan kereta api seperti pencurian rel, pencurian baut penahan rel, pencurian kabel-kabel peralatan persinyalan, pencurian rem blok pada rangkaian kereta, maupun aksi sabotase dengan cara menaruh balok di atas rel kereta sehingga apabila kereta melintas akan terlempar keluar jalur. Di samping dengan cara tersebut permasalahan yang saat ini banyak terjadi yaitu pengrusakan kereta ataupun stasiun oleh penumpang yang kesal terhadap kelambatan kereta ataupun memprotes kebijakan yang

dikeluarkan oleh PT. Kereta Api (Persero) dengan cara melakukan perbuatan yang melawan hukum.

Perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh kelompok yang tidak puas ini berupa mencoret-coret kereta, melakukan perusakan kantor stasiun, memaki petugas yang sedang berdinasi bahkan pelemparan batu ataupun benda lainnya kepada petugas dan rangkaian kereta, yang seringkali membuat penumpang yang berada di dalam kereta maupun masinis menjadi korban luka-luka karena terkena lemparan ataupun pecahan kaca. Seperti yang terjadi di Stasiun Jakarta Kota, saat calon penumpang Kereta Rel Listrik Ekonomi tujuan Bogor yang kesal karena menunggu Kereta Rel Listriknya tak kunjung tiba, marah dan meluapkan emosinya dengan melakukan pengerusakan terhadap rangkaian Kereta Rel Listrik AC Comuter line yang sedang menunggu penumpang di jalur 12, sehingga mengakibatkan 5 (lima) gerbong kereta listrik comuter line No.5528 mengalami kerusakan di bagian kaca jendela dan lampu. Perbuatan yang mereka lakukan jelas bertentangan dengan Kitab Undang-undang Hukum Pidana Pasal 170 serta Pasal 180 dan Pasal 197 Undang-undang No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, sebagaimana dijelaskan di bawah ini:

PASAL 170 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PIDANA:

- (1) “Barangsiapa dengan terang-terangan dan dengan tenaga bersama menggunakan kekerasan terhadap orang atau barang, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun enam bulan.

(2) Yang bersalah diancam:

1. Dengan pidana penjara paling lama tujuh tahun, jika ia dengan sengaja menghancurkan barang atau jika kekerasan yang ia gunakan mengakibatkan luka-luka.
2. Dengan pidana penjara paling lama Sembilan tahun, jika kekerasan mengakibatkan luka berat;
3. Dengan pidana penjara paling lamadua belas tahun, jika kekerasan mengakibatkan maut.

(3) Pasal 89 tidak diterapkan”⁷.

PASAL 197 UU NO.23 TAHUN 2007 tentang perkeretaapian:

- (1) “Setiap orang yang menghilangkan, merusak, dan atau melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusak dan tidak berfungsinya prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam pasal 180 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun.
- (2) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan dan/atau kerugian bagi harta benda, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun.
- (3) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dalama ayat (1) mengakibatkan luka berat bagi orang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun.

⁷ Republik Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 170

(4) Dalam hal tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan matinya orang, dipidana penjara paling lama 15 (lima belas) tahun⁸”.

Di dalam Pasal 170 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PIDANA maupun pasal Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65 Pasal 197 UU No.23 tahun 2007 tentang perkeretaapian memiliki kesamaan yaitu barang siapa melakukan pengerusakan berarti melanggar aturan hukum dan dapat dikenakan sanksi pidana.

Berdasarkan hal di atas, penulis dengan ini tertarik untuk mengambil judul dalam melakukan penulisan ilmiah ini lebih lanjut sebagai kelengkapan untuk mendapat gelar sarjana hukum dengan menyelaraskan judul skripsi:

“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KEPADA PELAKU PERUSAKAN KERETA API DITINJAU DARI KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PIDANA DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 23 TAHUN 2007 TENTANG PERKERETAAPIAN (Studi Kasus: Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat No.1855/PID/B/2011/PN.JKT.BAR.)”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, dengan ini penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

⁸ Republik Indonesia, *ibid*, hlm.70-71.

- a. Apakah yang menjadi dasar pemikiran yuridis majelis hakim sehingga menjatuhkan vonis lebih rendah dari tuntutan jaksa ?
- b. Apakah vonis yang dijatuhkan majelis hakim sudah memenuhi rasa keadilan bagi korban?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dan manfaat dari penelitian skripsi ini adalah:

1. Tujuan dari penelitian ini adalah:
 - a. Untuk mengetahui dasar pemikiran yuridis majelis hakim dalam menentukan vonis pada kasus ini.
 - b. Untuk mengetahui apakah vonis yang dijatuhkan majelis hakim sudah memenuhi rasa keadilan bagi korban.
2. Manfaat penelitian ini dapat dilihat dari dua segi manfaat, yaitu:
 - a. Manfaat teoritis penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan masukan bagi dunia akademisi dalam bidang hukum, khususnya pengembangan hukum pidana akan sanksi hukum.
 - b. Manfaat praktis penelitian ini adalah sebagai bahan masukan bagi instansi terkait serta sebagai usaha untuk menciptakan kepastian hukum dan ketertiban hukum serta membantu pengembangan hukum nasional khususnya di bidang transportasi.

D. Kerangka Teoritis, Kerangka Konsepsional dan Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teoritis

”Peristiwa Pidana” atau ”Tindak Pidana” adalah sebagai terjemahan dari istilah bahasa Belanda ”*strafbaar feit*”. Dalam bahasa Indonesia disamping istilah ”peristiwa pidana” untuk terjemahan *strafbaar feit* atau *delict* dikenal juga beberapa terjemahan lain tindak pidana, perbuatan pidana, perbuatan yang boleh dihukum dan perbuatan yang dapat dihukum⁹. Beberapa para tokoh berpendapat tentang pengertian dari tindak pidana, salah satunya adalah Moeljatno yang berpendapat sebagai berikut: Moeljatno cenderung lebih suka menggunakan kata ”perbuatan pidana” daripada kata ”tindak pidana”. Menurut beliau kata ”tindak pidana” dikenal karena banyak digunakan dalam perundang-undangan untuk menyebut suatu ”perbuatan pidana”¹⁰.

Moeljatno berpendapat bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh aturan hukum, larangan juga disertai ancaman (sanksi) berupa pidana tertentu bagi siapa yang melanggar larangan. Wujud dari perbuatan ini pertama-tama harus dilihat pada perumusan tindak pidana dalam Pasal-pasal tertentu dari peraturan pidana. Perumusan ini dalam bahasa Belanda dinamakan *delicts-omschrijving*. Misalnya dalam tindak pidana pencurian, perumusan secara formil, yaitu benar-benar

⁹ C.S.T. Kansil & Christine S.T. Kansil, *Pokok-Pokok Hukum Pidana*, cetakan ke-1, Pradnya Paramita, Jakarta, 2004, hlm.37

¹⁰ Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana*, 1993 Jakarta :PT Rineka Cipta, hlm. 56

disebutkan wujud suatu gerakan tertentu dari badan seorang manusia. Sebaliknya perumusan secara materil memuat penyebutan suatu akibat yang disebabkan oleh perbuatannya, seperti misalnya tindak pidana pembunuhan, yang dalam Pasal 338 KUHP dirumuskan sebagai ”mengakibatkan matinya orang lain”.

Perbedaan perumusan formil dan materil ini tidak berarti bahwa dalam perumusan formil tidak ada suatu akibat sebagai unsur tindak pidana. Juga dalam tindak pidana dengan perumusan formil selalu ada akibat yang merupakan alasan diancamkannya hukuman pidana. Akibat ini adalah selalu suatu kerugian pada kepentingan orang lain atau kepentingan negara. ”Perbuatan” bersifat positif dan negatif, yaitu terjadi apabila orang tidak melakukan suatu perbuatan tertentu yang ia wajib melakukan sehingga suatu peristiwa terjadi yang tidak akan terjadi apabila perbuatan tertentu itu dilakukan. Sebagai contoh dapat dikemukakan seorang ibu yang tidak memberi makan kepada anaknya yang masih bayi sehingga anak itu meninggal dunia¹¹.

Menurut Simons yang dikutip E.Y.Kanter dan S.R Sianturi, menyebutkan sebagai dasar dari pertanggungjawaban adalah kesalahan yang terdapat pada jiwa pelaku dan hubungannya (kesalahan itu) dengan kelakuannya yang dapat dipidana dan berdasarkan kejiwaannya itu pelaku dapat dicela karena kelakuannya itu.¹² Sehingga menurut Simons, untuk

¹¹ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana*, 2003. Bandung: Eresco., hlm. 61

¹² E.Y Kanter dan S.R Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, (Jakarta: Storia Grafika, 2002), hlm 162.

menyatakan adanya kesalahan pada pelaku, harus dicapai dan ditentukan terlebih dahulu beberapa hal yang menyangkut pelaku, yaitu (1) Kemampuan bertanggungjawab (*toerekenings vatbaarheid*); (2) Hubungan Kejiwaan (*psicologische betrekking*) antara pelaku, kelakuannya, dan akibat yang ditimbulkan dan (3) Dolus atau Culpa.¹³ Pengertian Pertanggung Jawaban Pidana adalah setiap subjek hukum yang melanggar ketentuan tindak pidana oleh karena itu kepadanya dipertanggungjawabkan atas kesalahan yang diperbuatnya.

Didalam hukum (pidana) ditentukan hal yang dinamakan pertanggungjawaban pidana, Pertanggungjawaban (pidana) menjurus kepada pemindaan petindak, seseorang akan dipertanggung jawabkan atas tindakan-tindakan tersebut apabila tindakanya itu bersifat melawan hukum (dan tidak ada peniadaan sifat melawan hukum atau alasan pembenar) untuk itu dilihat dari sudut kemampuan bertanggungjawab maka seseorang “yang mampu bertanggung jawab” yang dapat dipertanggungjawabkan pidananya dikatakan seseorang mampu bertanggung jawab secara umumnya.

2. Kerangka Konsepsional

Menurut tata bahasa Indonesia perusakan memiliki kata dasar rusak dan diberi imbuhan pe- yang berarti perbuatan yang mengakibatkan

¹³ *Ibid*, hlm.30

rusaknya suatu benda. Perbuatan itulah yang dilarang di dalam undang-undang yang di atur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana¹⁴.

Kereta Api adalah sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal efektif, beberapa negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat baik di dalam kota, antarkota, maupun antarnegara.

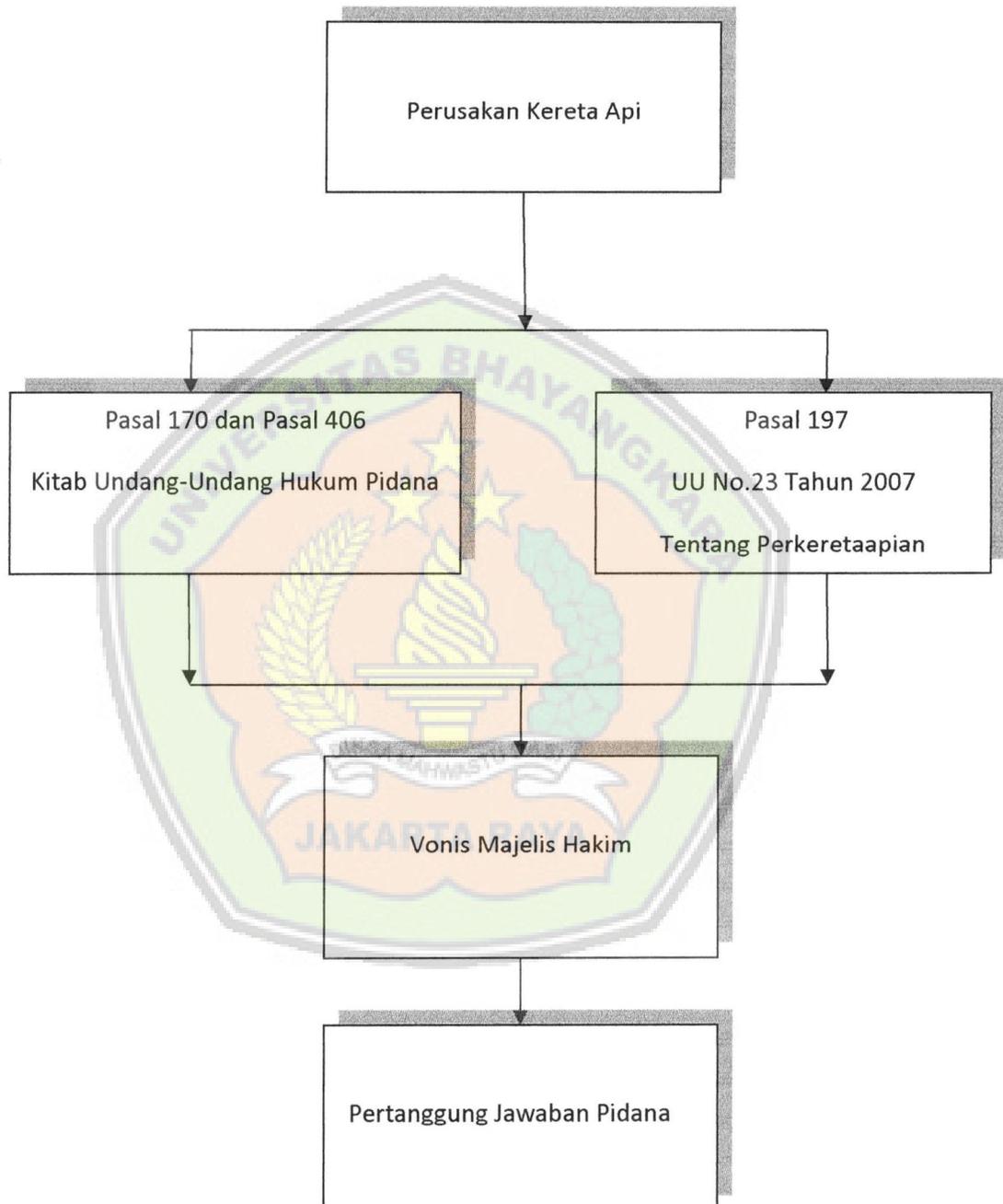
Tujuan dibangunnya kereta api merupakan moda (metode dasar) transportasi dengan multi keunggulan komparatif hemat lahan dan energy, rendah polusi, bersifat masal, adaptif dengan perubahan teknologi, yang memasuki era kompetisi, potensinya diharapkan dapat dimobilisasi dalam skala nasional, sehingga mampu menciptakan keunggulan kompetitif terhadap produksi dan jasa domestik di pasar global.

¹⁴ <http://pusatbahasa.kemdiknas.go.id/kbbi/>

Jadi dapat ditarik kesimpulan perusakan kereta api adalah perbuatan baik sendiri maupun bersama-sama menggunakan kekerasan terhadap kereta api, sehingga menyebabkan kereta api itu tidak dapat digunakan.



3. Kerangka Pemikiran



E. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian hukum dilakukan dengan metode penelitian Yuridis Normatif. Ronny Hanitijo mengemukakan “Penelitian hukum normatif merupakan penelitian kepustakaan yaitu penelitian kepada data sekunder”¹⁵. Data sekunder adalah data yang siap pakai. Contoh data sekunder antara lain perundang-undangan dan buku-buku ilmiah. Oleh karena itu, penelitian yuridis normatif tidak memerlukan lokasi penelitian. Sebab bahan-bahan hukum sudah didokumentasikan dalam perpustakaan, pengadilan dan kantor-kantor lain yang berfungsi menyimpan data kepustakaan. Seperti di Perpustakaan Universitas Bhayangkara dan Pengadilan Negeri Jakarta Barat.

2. Pendekatan

Sebagai penelitian hukum dengan metode penelitian yuridis normatif, pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*stasute approach*) dan pendekatan sejarah (*historical approach*).¹⁶ Penelitian Hukum dengan cara memahami, mengungkap dan menafsirkan makna norma-norma hukum menjadi bahan hukum penelitian. Norma-norma hukum itu dipahami, diungkap

¹⁵ Hotma P sibuea, *Diktat Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta : Stora Grafika, 2007), hlm 76

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta; Kencana, 2005), hlm.96

dan ditafsirkan maknanya dengan penafsiran yang ada dalam ilmu hukum dengan cara-carapenafsiran yang ada di Indonesia.

3. Bahan Hukum

Penelitian hukum bertujuan untuk mengumpulkan bahan-bahan hukum dengan maksud untuk menjawab masalah hukum yang sudah diidentifikasi sebelumnya. Bahan-bahan hukum digunakan untuk menjawab masalah hukum yang sudah diidentifikasi sebelumnya. Bahan-bahan hukum adalah bahan-bahan yang memiliki kekuatan hukum mengikat dari sudut pandang hukum¹⁷. Jika dipandang dari jenisnya bahan hukum dapat dibedakan menjadi 3(tiga) jenis, yaitu:

- a. Bahan hukum primer, seperti UUD 1945, Undang-Undang atau Perpu, Peraturan Pemerintah, Putusan pengadilan, dll
- b. Bahan hukum sekunder, misalnya buku dan jurnal ilmiah yang berisi pendapat pakar hukum.
- c. Bahan hukum tersier, misalnya kamus bahasa, kamus hukum, ensiklopedia, dan lain-lain.

4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum dalam hal ini menggunakan studi kepustakaan. Studi kepustakaan adalah suatu teknik pengumpulan atau penggalian bahan kepustakaan. Data kepustakaan adalah data yang

¹⁷ *Ibid*, hlm.66

sudah didokumentasikan sehingga penggalian data kepustakaan tidak perlu langsung dilakukan ke masyarakat¹⁸, akan tetapi dimana data kepustakaan yang ingin kita pelajari berada.

5. Teknik Pengolahan Bahan Hukum

Pengolahan bahan-bahan hukum dalam rangka penelitian yuridis normatif meliputi berbagai aktivitas intelektual (akal budi), sebagai berikut:

- a. Memaparkan hukum yang berlaku
- b. Menginterpretasi hukum yang berlaku
- c. Menganalisis hukum yang berlaku dan
- d. Mengsistematisasi hukum yang berlaku.¹⁹

Hukum adalah merupakan perbuatan manusia atau bangsa sebagai bentuk ungkapan isi hati, pikiran dan perasaan manusia. Oleh karena itu untuk memahami ilmu hukum salah satu cara yang paling penting adalah dengan melakukan interpretasi atau penafsiran hukum.

Bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan kemudian ditafsirkan dengan cara-cara penafsiran yang ada dalam ilmu hukum. Penafsiran pada hakikatnya adalah usaha atau aktivitas untuk menetapkan atau menentukan makna atau mengungkap makna yang terkandung dalam

¹⁸ Hotma P.Sibuea, *op.cit*, hlm.70

¹⁹ *Ibid*, hlm 27

norma-norma hukum²⁰. Logemann menyatakan dalam melakukan penafsiran hukum, seorang hakim wajib untuk mencari maksud dan kehendak pembuat undang-undang dan tidak dapat melakukan penafsiran terhadap undang-undang sedemikian rupa sehingga menyimpang dari kehendak si pembuat undang-undang itu. Berarti bahwa dalam melakukan penafsiran terhadap suatu undang-undang maka si penafsir juga harus memahami keinginan dari pembuat undang-undang tersebut.

6. Analisis Bahan Hukum

Hukum dalam pengertian Dogmatika Hukum adalah suatu aktivitas akal budi yang pada dasarnya bertujuan untuk mengurai norma-norma hukum agar kandungan norma yang terdapat dalam suatu kaidah hukum dapat diketahui²¹. Dalam dogmatika hukum yang dianalisis adalah norma hukum dan bukan data empiris. Alat bantu (sarana berpikir ilmiah) yang dapat digunakan untuk menganalisis norma-norma hukum adalah logika dan bahasa.²² Oleh karena itu, dalam Dogmatika Hukum tidak lazim dikenal istilah analisis kualitatif atau analisis kuantitatif. Jadi, tujuan melakukan analisis hukum adalah untuk dapat mengungkap kandungan norma hukum sehingga dapat diketahui:

- a. Kaidah-kaidah hukum yang berisikan suruhan (*gebod*)

²⁰ *Ibid*, hlm.29

²¹ *Ibid*, hlm.33

²² *Ibid*, hlm 35

- b. Kaidah-kaidah hukum yang berisikan larangan (*verbod*)
- c. Kaidah-kaidah hukum yang berisikan kebolehan (*mogen*)²³

Jika sudah berhasil mengungkap sisi dan sifat dari suatu kaidah (norma) hukum seperti dikemukakan diatas, masih ada langkah yang harus dilakukan dalam rangka analisis hukum tersebut. Tindakan yang harus dilakukan yaitu melihat hubungan antara kandungan norma hukum yang lain. Hubungan norma-norma hukum itu meliputi kandungan norma-norma hukum di antara pasal-pasal dalam suatu undang-undang maupun kandungan norma hukum antara pasal-pasal dari undang-undang yang berbeda.

Norma-norma hukum yang dianalisis kemudian disistematisasi atau disusun secara sistematis. Sistematisasi hukum artinya menata norma-norma hukum dalam suatu tatanan atau jaringan yang bersifat koheren (saling melengkapi) dan sistematisasi beberapa undang-undang dari suatu bidang yang sama atau dari berbagai bidang yang berbeda dapat ditata dalam suatu tatanan sehingga tampak hubungannya.

F. Sistematika Penulisan

Dalam Sistematika penulisan skripsi ini, penulis berpedoman pada buku panduan Penulisan Skripsi Bidang Hukum Fakultas Hukum

²³ *Ibid.* hlm.34

Universitas Bhayangkara Jakarta Raya yang terdiri dari lima bab, sebagai berikut²⁴:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menguraikan tentang judul, latar belakang masalah dan rumusan masalah, tujuan penelitian, kerangka teori, kerangka konseptual dan kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas kerangka teori yaitu pengertian tindak pidana, pertanggungjawaban pidana, pengertian perusakan kereta api.

BAB III HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian membahas berdasarkan putusan Nomor: 1855/PID/B/2011/PN.JKT/BAR.

BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN

Pada Bab ini membahas permasalahan di BAB I berdasarkan hasil penelitian di BAB III dengan menggunakan teori di BAB II

²⁴ FH-Ubhara Press. *Buku Pedoman Penelitian Skripsi Bidang Hukum*. Jakarta. 2008, hlm.8

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab terakhir yang memberikan kesimpulan dari pada bab sebelumnya dan berdasarkan kesimpulan tersebut, diuraikan suatu saran-saran yang mungkin bermanfaat bagi masyarakat.

