



**PUTUSAN**

Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN Tjk

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA**

Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Tanjung Karang Kelas IA memeriksa dan memutus perkara-perkara perselisihan hubungan industrial pada tingkat pertama, telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara gugatan antara :

**WAHONO**, pekerjaan Karyawan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjung Karang, Kewarganegaraan Indonesia, beralamat di Jalan Nangka I, LK.I, RT.007, Kelurahan Korpri Jaya, Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung Propinsi Lampung, dalam hal ini dalam hal ini memberi kuasa kepada M. Imron Suhada, S.H., M.H., Denny, S.H., Ariya Rudini, S.H., Aldo Perdana Putra E, S.H., C.R.A dan Andi Ashdik Adly, S.H., Para Advokat dan Konsultan Hukum pada Kantor Hukum LAW OFFICE TRIPLE "A" & PARTNER yang beralamat di Jalan Surya Alam III, LK. 2, RT. 4 Kelurahan Korpri Raya, Kecamatan Sukarame Kota Bandar Lampung, baik bertindak sendiri-sendiri maupun bersama-sama, berdasarkan Surat Kuasa Khusus Nomor : 035/SK/AAA/VIII/2023 tanggal 31 Agustus 2023, yang telah di daftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Tanjung Karang Kelas IA Nomor : 1139/SK/2023/PN.TJK pada hari Senin tanggal 09 Oktober 2023, untuk selanjutnya disebut sebagai **Penggugat** ;

**M e l a w a n**

**1. PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)**, dalam hal ini diwakili oleh Didiek Hartantyo selaku Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia (Persero), berdasarkan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK-28/MBU/01/ 2021 tanggal 25 Januari 2021, yang berkedudukan di Jalan Perintis Kemerdekaan No. 1, Babakan Ciamis, Kecamatan Sumur Bandung, Kota Bandung, Jawa Barat 40117, dalam hal ini memberikan kuasa kepada Jupenris Sidauruk, S.H., Ferry N. F. Tarigan, S.H., M.H., dan Marganda Sitorus, S.H., Para Advokat pada Law Firm TS & Partners yang beralamat di Jalan Sei Mencirim No. 198, Medan, Sumatera Utara, baik bertindak sendiri-sendiri maupun bersama-sama, berdasarkan Surat Kuasa Khusus Nomor : KL.503/X/29/KA-2023 tanggal 23 Oktober 2023, yang telah di

Halaman 1 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

daftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Tanjung Karang  
Kelas IA Nomor : 1321/SK/2023/PN.TJK pada hari Senin tanggal  
06 November 2023, untuk disebut sebagai **Tergugat I** ;

## 2. PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVRE IV TANJUNG KARANG,

dalam hal ini diwakili oleh Januri selaku PLT Vice President Divisi  
Regional IV Tanjungkarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero),  
berdasarkan Keputusan Direksi Nomor : SK.U/KH.608/I/39/SAP/  
KA-2023 tanggal 11 Januari 2023, yang berkedudukan di Jalan  
Teuku Umar No. 23 Pasir Gintung, Kecamatan Tanjung Karang  
Pusat, Kota Bandar Lampung, dalam hal ini memberikan kuasa  
kepada Jupenris Sidauruk, S.H., Ferry N. F. Tarigan, S.H., M.H.,  
dan Marganda Sitorus, S.H., Para Advokat pada Law Firm TS &  
Partners yang beralamat di Jalan Sei Mencirim No. 198, Medan,  
Sumatera Utara, baik bertindak sendiri-sendiri maupun bersama-  
sama, berdasarkan Surat Kuasa Khusus Nomor : KL.503/X/2/  
DU.4-2023 tanggal 23 Oktober 2023, yang telah di daftarkan di  
Kepaniteraan Pengadilan Negeri Tanjung Karang Kelas IA Nomor:  
1323/SK/2023/PN.TJK pada hari Senin tanggal 06 November  
2023, untuk disebut sebagai **Tergugat II** ;

## 3. PUSAT PENGENDALI OPERASI KERETA API (PUSDAL OPKA) SUMATERA

**SELATAN**, yang beralamat di Jalan Jenderal Ahmad Yani, 13 Ulu  
No. 541, Palembang, 13 Ulu, Seberang Ulu II, Palembang City,  
South Sumatra 30116 Telpon 0711515555 E-mail :  
humasda.divre3pg @kai.id.untuk disebut sebagai **Tergugat III** ;

Pengadilan Hubungan Industrial tersebut ;

Setelah membaca berkas perkara beserta surat-surat yang bersangkutan ;

Setelah mendengar kedua belah pihak yang berperkara ;

### TENTANG DUDUK PERKARANYA

Menimbang, bahwa Penggugat dengan Surat Gugatan tanggal 06  
Oktober 2023 yang dilampiri Anjuran atau Risalah Penyelesaian Perselisihan  
Hubungan Industrial, yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan  
Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Tanjungkarang Kelas  
IA pada tanggal 11 Oktober 2023 dalam Register Nomor : 23/Pdt.Sus-  
PHI/2023/ PN.Tjk, telah mengajukan gugatan sebagai berikut :

Bahwa adapun alasan-alasannya sebagai berikut :

#### A. KEDUDUKAN HUKUM (LEGAL STANDING) PENGGUGAT :

Bahwa sebelum gugatan ini memasuki pokok perkara, perkenankanlah kami  
terlebih dahulu menyampaikan mengenai kedudukan hukum (*legal standing*)  
Penggugat sebagai berikut :

Halaman 2 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Bahwa Penggugat merupakan Pegawai PT. Kereta Api (Persero) sejak tanggal 01 Desember 1994 hingga saat ini sebagaimana berdasarkan Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api dan Direksi PT. Kereta Api (Persero) sebagai berikut :

1) Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Nomor : SS/KP/15333/ SK/1994 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api pada tanggal 1 Desember 1994 ditetapkan di Palembang oleh Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Kepala Bagian Administrasi Eksploitasi Sumatra Selatan oleh Drg. Gatot Wibowo NIPP. 140 174 240. yang memutuskan : Mengangkat Calon Pegawai Perusahaan dalam masa percobaan terhitung mulai tanggal 01 Desember 1994 ;

2) Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Nomor : I.12/KP/1866/ SK/1996 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Menjadi Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api, Pada Tanggal 20 Mei 1996, ditetapkan di Tanjung Karang oleh Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Kepala Administrasi Inspeksi 12 Drs. Hasan Basri NIPP. 16708 Memutuskan :

Calon Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api yang namanya tersebut dalam baris 2 (dua) diangkat menjadi Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api dalam Pangkat sebagaimana tersebut dalam baris 12 (dua belas) dan kepadanya diberikan gaji pokok sebagaimana tersebut dalam baris 15 (lima belas) ditambah dengan Penghasilan lainnya yang sah berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku terhitung mulai tanggal sebagaimana tersebut dalam baris 11 (sebelas) dan ditempatkan pada tempat kedudukan sebagaimana tersebut dalam baris 18 (delapan belas) pada daftar lampiran keputusan ini ;

3) Keputusan Direksi Pt Kereta Api (Persro) Nomor KEP.U/KP.301/VI/1/KA-99 Tentang Pengangkatan Pegawai PT. Kereta Api (Persero) pada tanggal 1 Juni 1999 ditetapkan di Bandung oleh Direksi PT. Kereta Api (Persero) Direktur Utama Edie Haryoto NIP. 120098573 Memutuskan : Mengangkat Pegawai/ calon pegawai yang namanya tersebut dalam surat keputusan ini sebagai pegawai/ calon pegawai PT. Kereta Api (Persero) ;

4) Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : KEP. DIR/KP.302/111/36/KA-2015 Tentang Kenaikan Pangkat Pegawai PT.

Halaman 3 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Kereta Api Indonesia (Persero) Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada tanggal 01 April 2015 ditetapkan di Bandung oleh EVP Personnel Care And Control Rahmadi Sulistyio NIP. 43116 Memutuskan :

Memberikan Kenaikan Pangkat Reguler terhitung mulai tanggal 01 April 2015 kepada pegawai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bernama Wahono ;

2. Bahwa Penggugat sejak tahun 1994 sampai saat ini telah beberapa kali mengikuti sertifikasi pengangkatan golongan dari golongan II/a dan sampai saat ini Golongan III/b dengan Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api dan/ atau Keputusan Direksi Pt. Kereta Api (Persero) yaitu di wilayah Palembang, Tanjungkarang dan Bandung ;

3. Bahwa terhadap kenaikan Pangkat dan Gaji Penggugat adalah sebagai berikut :

1) Bahwa berdasarkan Curriculum Vitae Penggugat telah mengalami kenaikan Gaji berkala yaitu sejak :

1. Tanggal 01/12/1995
2. Tanggal 01/12/1997
3. Tanggal 01/12/1999
4. Tanggal 01/12/2001
5. Tanggal 12/01/2003
6. Tanggal 01/04/2004
7. Tanggal 12/01/2005
8. Tanggal 01/01/2006
9. Tanggal 01/01/2007
10. Tanggal 01/12/2007
11. Tanggal 01/12/2009
12. Tanggal 01/12/2011
13. Tanggal 01/12/2013
14. Tanggal 01/12/2015

Halaman 4 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

15. Tanggal 01/12/2017

16. Tanggal 01/12/2019

17. Tanggal 01/12/2021

2) Bahwa berdasarkan Curriculum Vitae Penggugat juga telah mengalami kenaikan pangkat yaitu sejak :

- 1) Tanggal 01/04/1999 sebagai Pengatur Muda TK.1 Perusahaan ;
- 2) Tanggal 01/04/2003 sebagai Pengatur Perusahaan ;
- 3) Tanggal 01/07/2007 sebagai Pengatur TK.1 Perusahaan ;
- 4) Tanggal 01/04/2011 sebagai Penata Muda ;
- 5) Tanggal 01/04/2015 sebagai Penata Muda TK.1 Perusahaan ;

4. Bahwa Penggugat sejak tahun 1994 sampai saat ini telah beberapa kali memperoleh peningkatan gaji dari Para Tergugat :

Tahun	Gaji Pokok	Keterangan
Tanggal 01 Desember 1994	Rp. 85.080,- (80 % x Rp. 110.100,-) (delapan puluh delapan ribu delapan puluh rupiah).	Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Nomor : SS/KP/15333/SK/1994 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api Golongan II/a
Tanggal 20 Mei 1996	Rp. 88.080,- (delapan puluh delapan ribu delapan puluh rupiah) 80% x Rp.110.100, 00 (PP.15/93)	Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Nomor : I.12/KP/1866/SK/1996 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Menjadi Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api Golongan II/a
Tanggal 01 Juni 1999	Rp. 204.800,- (dua ratus empat ribu delapan ratus rupiah)	Keputusan Direksi Pt Kereta Api (Persro) Nomor KEP.U/KP.301/VI/1/KA-99 Tentang Pengangkatan Pegawai PT. Kereta Api (Persero) Golongan II/b
Tanggal 01 April 2015	Rp. 3.301.300,- (tiga juta tiga ratus seribu tiga ratus rupiah)	Golongan III/b
Januari 2023	Rp. 8.756.977,- (delapan juta tujuh ratus lima puluh enam ribu sembilan ratus tujuh puluh tujuh rupiah)	Perincian Pembayaran Penghasilan Pekerja UP dan Tunjangan Tetap

Halaman 5 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

	Rp. 5.235.800,- (lima juta dua ratus tiga puluh lima ribu delapan ratus rupiah)	Perincian Pembayaran Penghasilan Pekerja Tugangan Tidak Tetap
--	--	--

Upah yang diterima oleh Penggugat terhitung Januari 2023 dengan Gaji Terakhir Rp. 8.756.977,- (delapan juta tujuh ratus lima puluh enam ribu sembilan ratus tujuh puluh tujuh) Perincian Pembayaran Penghasilan Pekerja UP dan Tunjangan Tetap dan Rp. 5.235.800,- (lima juta dua ratus tiga puluh lima ribu delapan ratus rupiah) Perincian Pembayaran Penghasilan Pekerja Tugangan Tidak Tetap sehingga gaji Terakhir Penggugat adalah Rp. 13.992.777,- (tiga belas juta sembilan ratus sembilan puluh dua ribu tujuh ratus tujuh puluh tujuh rupiah) ;

5. Bahwa Penggugat merupakan Pegawai Tetap PT. Kereta Api (Persero) yang telah Menerima Fasilitas dari Para Tergugat berupa :

- 1) menerima Gaji ;
- 2) Kartu Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api Atas Nama Penggugat dikeluarkan pada tanggal 01 April 1996 di Bandung oleh Direksi Perum Kereta Api Ir. Soemino Eko Saputro, Direktur Utama NIP. 120097729
- 3) Tunjangan Hari Raya ;
- 4) Potongan-Potongan Harga tarif tiket ketika Naik Kereta ;
- 5) Id Card ;
- 6) Kartu ATM dan Penerimaan Bonus dan hak-hak lain diluar gaji Pokok ;
- 7) Bukti Diri ;
- 8) Kartu Jaminan Kesehatan ;
- 9) Seragam PT. Kereta Api (Persero) per tahun 2 pasang ;
- 10) Kartu Peserta Jaminan Pensiun atas nama Penggugat Wahono dengan No 1871 0223 0772 0003 yang dikeluarkan oleh BPJS Ketenagakerjaan pada tahun 2016 ;

6. Bahwa Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan telah direvisi dengan Undang-undang No. 11 tahun 2020 tentang Cipta kerja khususnya pada Bab IV tentang Ketenagakerjaan dan telah ditetapkan didalam Undang-Undang No. 6 tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 tahun 2022 tentang Cipta

Halaman 6 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Kerja menjadi Undang-Undang, dimana sebagian Pasal-Pasal di dalam Undang-undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dinyatakan dicabut dan sebagian Pasal diubah, sebagian tidak dihapus dan yang tidak diubah dinyatakan tetap beraku ;

7. Bahwa sebagaimana ketentuan diatas telah sesuai dengan aturan dan ketentuan Hukum yang berlaku yaitu sebagai berikut :

a. Bahwa, Pasal 1 ayat (15) Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyatakan :

*"Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah dan perintah" ;*

Penggugat Telah melaksanakan sesuai dengan Tugas Pokok berdasarkan golongan dan pangkat yang telah diatur sebagaimana aturan kerja yang berlaku ;

b. Bahwa Pasal 50 Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyatakan :

*"bahwa hubungan kerja terjadi karena adanya perjanjian kerja antara pengusaha dan pekerja/buruh" ;*

c. Bahwa Pasal 51 Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyatakan :

a) *Perjanjian kerja dibuat secara tertulis atau lisan ;*

b) *Perjanjian kerja yang dipersyaratkan secara tertulis dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku ;*

d. Bahwa Pasal 56 ayat (1) Bab IV Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Ciptakerja menyatakan :

*"Perjanjian kerja dibuat untuk waktu tertentu atau untuk waktu tidak tertentu" ;*

e. Bahwa Pasal 1 ayat (7) huruf (a) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial menyatakan :

*"Perusahaan adalah setiap bentuk usaha yang berbadan hukum atau tidak, milik orang perseorangan, milik persekutuan, atau milik badan hukum, baik milik swasta maupun milik negara yang mempekerjakan pekerja/ buruh dengan membayar upah atau imbalan dalam bentuk lain";*

Halaman 7 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- f. Bahwa Pasal 1 ayat (9) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial menyatakan :

*"Pekerja/buruh adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain" ;*

Bahwa Penggugat telah menerima Upah berdasarkan Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Nomor : SS/KP/15333/SK/1994 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api pada tanggal 1 Desember 1994 ditetapkan di Palembang oleh Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Kepala Bagian Administrasi Eksploitasi Sumatra Selatan oleh drg. Gatot Wibowo NIPP. 140 174 240. terhitung mulai tanggal 01 Desember 1994 Hingga Januari 2023 dengan Gaji Terakhir Rp. 8.756.977,- Perincian Pembayaran Penghasilan Pekerja UP dan Tunjangan Tetap dan Rp. 5.235.800,- Perincian Pembayaran Penghasilan Pekerja Tunjangan Tidak Tetap sehingga gaji Terakhir Penggugat adalah Rp. 13.992.777,- ;

Bahwa, berdasarkan uraian tersebut diatas pada poin Nomor 1 s/d 7 maka jelas Penggugat telah memenuhi syarat berkedudukan hukum (*legal standing*) untuk mengajukan Gugatan perkara *a quo* hubungan kerja antara Penggugat dan Para Tergugat dengan adanya unsur memberi/ membayar upah dan menerima upah serta adanya Perjanjian Kerja sebagaimana SK Pengangkatan Penggugat berdasarkan Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Nomor : SS/KP/15333/SK/1994 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api pada tanggal 1 Desember 1994 ;

A. KEWENANGAN ABSOLUT PENGADILAN HUBUNGAN INDUSTRIAL PADA PENGADILAN NEGERI TANJUNGPINRANG KELAS 1A UNTUK MEMERIKSA, MENGADILI DAN MEMUTUS PERKARA TERKAIT DENGAN PEMUTUSAN HUBUNGAN KERJA :

Bahwa sebelum gugatan ini memasuki pokok perkara, perkenankanlah kami terlebih dahulu menyampaikan mengenai kewenangan pengadilan, sebagai berikut :

8. Bahwa Pasal 1 ayat (17) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial menyatakan:

*"Pengadilan Hubungan Industrial adalah pengadilan khusus yang dibentuk di lingkungan pengadilan negeri yang berwenang memeriksa, mengadili dan memberi putusan terhadap perselisihan hubungan industrial" ;*

9. Bahwa Pasal 55 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial menyatakan:

Halaman 8 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

"Pengadilan Hubungan Industrial merupakan pengadilan khusus yang berada pada lingkungan peradilan umum";

10. Bahwa Pasal 56 Undang-Undang nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial menyatakan :

Pengadilan Hubungan Industrial bertugas dan berwenang memeriksa dan memutus :

- a. di tingkat pertama mengenai perselisihan hak ;
- b. di tingkat pertama dan terakhir mengenai perselisihan kepentingan ;
- c. di tingkat pertama mengenai perselisihan pemutusan hubungan kerja ;
- d. di tingkat pertama dan terakhir mengenai perselisihan antar serikat pekerja/ serikat buruh dalam satu perusahaan ;

11. Bahwa Pasal 81 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial menyatakan:

"Gugatan perselisihan hubungan industrial diajukan kepada Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri yang daerah hukumnya meliputi tempat pekerja/buruh bekerja" ;

12. Bahwa Penggugat bekerja di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjung Karang Yang beralamat di Jalan Teuku Umar No.23, Pasir Gintung, Kecamatan Tanjung Karang Pusat, Kota Bandar Lampung, maka Perusahaan tempat Penggugat bekerja berada di dalam wilayah hukum Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Kelas IA Tanjungkarang yang diperkuat dengan Anjuran dan Risalah yang dikeluarkan oleh Dinas Tenaga Kerja Pemerintah kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung ;

- 1) Anjuran Mediator Nomor 568.72.III.06.05.VI.2023 pada tanggal 27 Juni 2023 ;
- 2) Risalah Perundingan Penyelesaian Perselisihan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) Antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Ardiyansah dan Wahono pada tanggal 15 September 2023 ;

Berdasarkan uraian point Nomor 8 s/d 12 tersebut diatas, maka Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Kelas IA Tanjungkarang berwenang untuk memeriksa, mengadili dan memutus perkara *a quo* ;

## A. DALAM POKOK PERKARA :

Halaman 9 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Sebelum Penggugat menguraikan pokok perkara yang lebih rinci, perkenankanlah kami menyampaikan hal-hal sebagai berikut :

13. Peristiwa yang sebenarnya terjadi adalah sebagai berikut :

- 1) Bahwa Jadwal Dinas Penggugat sebagai Asisten Masinis beserta Ardiyansah sebagai Masinis berdasarkan Jadwal Dinasan Awak KA GAPEKA 2021 Hari/ Tanggal : Senin, 07 November 2022 yang ditentukan oleh Tergugat II adalah sebagai berikut :

NO	Kode Dinasan	Nomor KA	Lintas	Mulai Dinas	Habis Dinas	Masinis	Asisten Masinis
80		EKS KLB	KTP-THN	10:42	16:50	ARDIANSYAH/62662*	WAHONO/41943

- 2) Bahwa Tergugat II telah melakukan perubahan Jadwal Dinas dari tanggal 07 November 2022 dipercepat menjadi tanggal 06 November 2022, sehingga Jadwal Dinasan Awak KA GAPEKA 2021 Hari/ Tanggal : Senin, 07 November 2022 mengalami perubahan terhadap perjalanan Kereta Api yang diatur oleh Tergugat III ;
- 3) Bahwa terhadap Perubahan Jam Dinas yang dialami Penggugat telah tercatat dalam Buku Catatan Jam Kerja Awak Sarana Perkeretaapian *treil driver Logbook* dari Tarahan tujuan Ketapang yang telah ditentukan berdasarkan catatan *treil driver Logbook* sehingga jadwal keberangkatan Penggugat sebagai Asisten Masinis beserta Ardiyansah KA 3056 A dipercepat menjadi tanggal 06 November 2022 Pukul 21.35 WIB ;
- 4) Bahwa Penggugat sebagai Asisten Masinis beserta Masinis Ardiyansah KA yang memberangkatkan KA 3056 A telah melaksanakan prosedur dan tata cara yang telah sesuai dengan aturan sebagaimana Peraturan Dinas 16A (PD 16A) Jilid I Bagian Ketiga Pemeriksaan Lokomotif Setelah Mesin Hidup sebagaimana tertuang dalam Pasal 10 yaitu :

## Pasal 10

- 1) Setelah lokomotif dihidupkan, petugas perawatan melakukan pemeriksaan sesuai dengan lembar pemeriksaan kelayakan operasi lokomotif yang ditetapkan oleh JTL untuk setiap jenis lokomotif sebagai berikut :

a. Pemeriksaan fungsi indikator mengenai :

- 1) tekanan pelumas motor diesel ;
- 2) tekanan bahan bakar ;
- 3) tekanan udara tangki penyeimbang ;

Halaman 10 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 4) tekanan udara saluran pipa pengereman rangkaian kereta/gerbong ;
- 5) tekanan udara pengereman lokomotif ;
- 6) bekerjanya governor kompresor ;
- b. Jumlah traksi motor yang berfungsi ;
- c. Pemeriksaan adanya bocoran pelumas, bahan bakar, air pendingin mesin dan udara tekan ;
- d. Mencoba putaran motor diesel untuk memastikan kondisi motor diesel dan fungsi alat bantu lainnya dalam keadaan baik ;
- e. Mencoba fungsi rem lokomotif untuk memastikan rem bekerja baik ;
- f. Mencoba lokomotif berjalan maju dan mundur untuk memastikan fungsi pembalik arah bekerja baik ;
- g. Mencoba alat pemasir untuk memastikan bahwa siap digunakan dan pasir dalam keadaan kering dan terurai ;
- h. Terhadap fungsi yang tertuang di dalam formulir Go No Go item sekurang-kurangnya :
  - 1) kipas pembersih kaca ;
  - 2) lampu sorot (*headlight*) ;
  - 3) lampu kabin masinis ;
  - 4) suling lokomotif ;
  - 5) perangkat siaga (*deadman device*) ;
  - 6) radio masinis ;
  - 7) pengukur kecepatan ;
  - 8) pemadam api ; dan
  - 9) stopblok ;
- 2) Apabila dalam pemeriksaan tidak ada kendala/ hambatan, semua peralatan dan penunjukan indikator-indikator sesuai dengan ketentuan yang tercantum pada laporan teknik lokomotif (T.200), maka data hasil pemeriksaan dicatat pada T.200 dan ditandatangani oleh pengawas perawatan sebagai bukti pemeriksaan telah dilaksanakan ;
- 3) Setelah melakukan pemeriksaan sebagaimana pada ayat (1) dan (2) Pasal ini, dilakukan juga pengisian dan penandatanganan lembar pemeriksaan kelayakan operasi lokomotif dari DIPO oleh pengawas perawatan Dipo Lokomotif, selanjutnya diberitahukan kepada Pul dan Penyelia awak kereta api bahwa lokomotif siap untuk dinas ;

Halaman 11 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

5) Bahwa selain dari pada itu Penggugat telah menerapkan sebagaimana aturan teknis dengan baik dan benar kepada Tergugat III dengan melakukan tahapan-tahapan sebagaimana tertuang dalam Pasal 10 (1) Huruf h. hal-hal sebagai berikut :

- Tes Modulasi dengan menggunakan GO NO GO ITEM yaitu untuk diperbolehkan jalan (keberangkatan Kereta Api)
- Pembagian pengecekan dibagi 2 (dua) Masinis didalam kabin dan asisten Masinis diluar kabin ;

6) Bahwa salah satu syarat keberangkatan yang ada di GO NO GO ITEM untuk diperbolehkan jalan adalah melaporkan identitas dan tujuan Kereta api yang dilaporkan oleh Masinis Ardiyansah kepada Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) yaitu di Palembang (Tergugat III), dalam penyampaian Masinis antara lain sebagai berikut :

- Nama Awak Kereta Api : Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono ;
- Nomor Lokomotif : Lokomotif CC 205 21 20 dan CC 205 13 16 ;
- Nomor Kereta Api : 3056 A ;
- Jumlah Rangkaian : 60 GB ;
- Semboyan 21 (Akhiran KA) : Tanda Gerbong terakhir Terpasang;
- Pencocokan Waktu : 21.20 WIB ;
- menjelaskan Kelayakan GO NO GO ITEM kepada Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) : berfungsi baik ;

7) Bahwa sebagaimana tertuang dalam Pasal 10 (1) Huruf h syarat dan ketentuan keberangkatan telah terpenuhi maka Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono (Penggugat) diberangkatkan dari Stasiun Tarahan tanggal 06 November 2022 Pukul 21.35 WIB yang diberangkatkan dari Tarahan dengan tujuan Ketapang yang melintasi beberapa stasiun yaitu :

7.1 Stasiun Tarahan - keberangkatan KA 3056 A Pukul 21.35 WIB;

Halaman 12 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

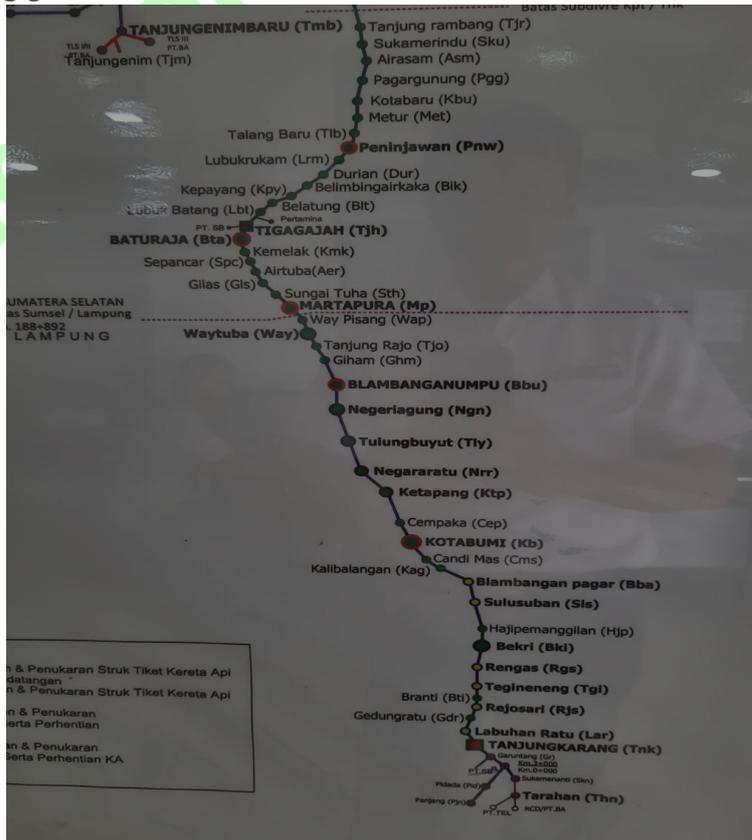


## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 7.2 Stasiun Sukamenanti - KA 3056 A menunggu sangat lama ;
- 7.3 Stasiun Tanjung Karang - Berhenti sesuai dengan Jadwal Perjalanan ;
- 7.4 Stasiun Labuhan Ratu – Melintasi ;
- 7.5 Stasiun Gedung Ratu menurut Jadwal Perjalanan berjalan langsung, pada kenyataannya tertahan Semboyan 7 (Kereta Api harus berhenti) cukup lama dan menghubungi Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) namun tidak mendapat respon ;
- 7.6 Stasiun Gedung Ratu - Melintasi ;
- 7.7 Stasiun Rejo Sari – Berhenti ;
- 7.8 Stasiun Beranti – Melintasi ;
- 7.9 Stasiun Tegineneng – Berhenti ;
- 7.10 Stasiun Rengas Tempat terjadinya Kecelakaan ;
- 7.11 Stasiun Bekri ;
- 7.12 Stasiun Hajipemanggilan ;
- 7.13 Stasiun Sulusuban ;
- 7.14 Stasiun Belambangan Pagar ;
- 7.15 Stasiun Kalibalangan ;
- 7.16 Stasiun Candimas ;
- 7.17 Stasiun Kota Bumi ;
- 7.18 Stasiun Cempaka ;
- 7.19 Stasiun Ketapang ;

Halaman 13 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



8) Bahwa sebagaimana perjalanan KA 3056 A yang telah di jadwalkan tidak sesuai dengan kenyataan sehingga terdapat beberapa kendala antara lain :

1. Realisasi Perjalanan dipercepat ;
2. Terhambat Semboyan 7 ;
3. Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) tidak merespon ;

9) Bahwa keberangkatan Kereta Api Nomor 3056 A Berdasarkan perubahan Jadwal yang dipercepat, Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono (Penggugat) pada Pukul 21.35 WIB telah berjalan baik dan benar, dalam keberangkatan tersebut dari Stasiun Tarahan KA 3056 A berangkat Pukul 21.35 WIB, Sukamenanti - menuju stasiun Tanjung Karang - (Berhenti sesuai dengan Jadwal Perjalanan) lalu melintasi stasiun Labuhan Ratu kemudian menuju Stasiun Gedung Ratu, sebelum Stasiun Gedung Ratu yang menurut Jadwal Perjalanan berjalan langsung, KA 3056 A menghadapi sinyal masuk tidak aman/ Semboyan 7 (Kereta Api harus berhenti) sehingga KA 3056 A cukup lama tertahan di Semboyan 7 sebelum masuk Stasiun Gedung Ratu dan Masinis



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Ardiyansah mencoba berkali-kali menghubungi Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) namun tidak mendapat respon, karena yang seharusnya kereta api yang dikendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat tidak berhenti di setasiun tersebut yang membuat Masinis Ardiyansah menjadi bingung terhadap keadaan tersebut ;

Selanjutnya Ardiyansah dan Penggugat mengikuti perintah Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Gedung Ratu (sebagaimana semboyan 7 berubah menjadi Semboyan 5/ kereta api boleh berjalan), maka Kereta Api Nomor 3056 A melanjutkan Perjalanan sesuai dengan Jadwal dinas, kemudian sesampai di stasiun Rejo Sari - Kereta Api Nomor 3056 A Berhenti sesuai Jadwal, saat itu Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) masih belum menghubungi Ardiyansah dan Penggugat yang dalam kenyataannya KA 3056 A yang berada di jalur 3 (tiga) menyusul (mendahului) KA 3054 A yang berada di jalur 4 (empat) tanpa adanya informasi dari Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) ;

Selanjutnya Kereta Api Nomor 3056 A diberangkatkan oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Rejo Sari, yang selanjutnya akan melintasi stasiun Branti (melintasi/ langsung) dan akan berhenti kembali di stasiun Tegineneng, namun Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) juga masih belum memberikan informasi perjalanan kereta api yang di kendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat, kemudian kereta api Nomor 3056 A diberangkatkan kembali oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Tegineneng untuk melintasi Stasiun Rengas (Tempat terjadinya Kecelakaan) menuju stasiun Bekri ;

10) Bahwa Pukul 02.20 WIB sesampai di Stasiun Rengas terjadi peristiwa yang sebenarnya adalah kelalaian dari Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) sehingga terjadi kecelakaan yang menyebabkan kerugian ;

**14.** Adanya kesalahan dan/ atau kelalaian Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) terhadap Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono (Penggugat) ;

14.1) Bahwa keberangkatan Kereta Api Nomor 3056 A Berdasarkan perubahan Jadwal yang dipercepat, Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono (Penggugat) pada Pukul 21.35 WIB

Halaman 15 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

telah berjalan baik dan benar, dalam keberangkatan tersebut dari stasiun Tarahan KA 3056 A berangkat Pukul 21.35 WIB, menuju Sukamenanti - menuju stasiun Tanjung Karang - (Berhenti sesuai dengan Jadwal Perjalanan) lalu melintasi stasiun Labuhan Ratu kemudian menuju Stasiun Gedung Ratu, sebelum Stasiun Gedung Ratu yang menurut Jadwal Perjalanan berjalan langsung, KA 3056 A menghadapi sinyal masuk tidak aman/ Semboyan 7 (Kereta Api harus berhenti) sehingga KA 3056 A cukup lama tertahan di Semboyan 7 sebelum masuk Stasiun Gedung Ratu dan Masinis Ardiyansah mencoba berkali-kali menghubungi Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) namun tidak mendapat respon, karena yang seharusnya kereta api yang dikendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat tidak berhenti di setasiun tersebut yang membuat Masinis Ardiyansah menjadi bingung terhadap keadaan tersebut ;

Selanjutnya Ardiyansah dan Penggugat mengikuti perintah Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Gedung Ratu (seperti semboyan 7 berubah menjadi Semboyan 5/ kereta api boleh berjalan), maka Kereta Api Nomor 3056 A melanjutkan Perjalanan sesuai dengan Jadwal dinas, kemudian sesampai di stasiun Rejo Sari - Kereta Api Nomor 3056 A Berhenti sesuai Jadwal, saat itu Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) masih belum menghubungi Ardiyansah dan Penggugat yang dalam kenyataannya KA 3056 A yang berada di jalur 3 (tiga) menyusul (mendahului) KA 3054 A yang berada di jalur 4 (empat) tanpa adanya informasi dari Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) ;

Selanjutnya Kereta Api Nomor 3056 A diberangkatkan oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Rejo Sari, yang selanjutnya akan melintasi stasiun Branti (melintasi/ langsung) dan akan berhenti kembali di stasiun Tegineneng, namun Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) juga masih belum memberikan informasi perjalanan kereta api yang dikendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat, kemudian kereta api Nomor 3056 A diberangkatkan kembali oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Tegineneng untuk melintasi Stasiun Rengas (Tempat terjadinya Kecelakaan) menuju stasiun Bekri ;

Halaman 16 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

14.2) Bahwa Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) tidak berkordinasi dengan baik terhadap Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) untuk mengatur lajunya Lalulintas Perkeretaapian sebagaimana Peraturan Dinas 19 (PD 19) Jilid I ;

A. Urusan Perjalanan Kereta Api

B. Urusan Langsir

Bagian Kelima

Pengendalian Perjalanan Kereta Api

Pasal 14

1) Pengendalian perjalanan kereta api dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut :

a. Dilakukan oleh Ppkp di pusat pengendalian perjalanan kereta api terpusat (PK) untuk pengendalian perjalanan kereta api dalam 1 (satu) wilayah pengendalian dan keputusan yang telah ditetapkan oleh PPKP dilaksanakan oleh PPKA di tiap stasiun yang bersangkutan ;

b. Pengendalian perjalanan kereta api dilakukan oleh PPKP bertujuan agar perjalanan kereta api dapat berjalan sesuai peraturan perjalanan, dan pada saat kereta api berjalan tidak sesuai dengan peraturan perjalanan, PPKP mempunyai kewenangan sepenuhnya untuk menetapkan hal-hal yang terkait dengan urusan perjalanan kereta api di wilayah pengendaliannya ;

c. Pengendalian oleh PPKP sebagaimana pada huruf a dilakukan melalui alat komunikasi yang terekam (telepon PK) yang dapat digunakan untuk hubungan komunikasi antara PPKP dengan PPKA dan masinis di dalam wilayah pengendaliannya, demikian juga untuk hubungan komunikasi dengan PPKP yang berdekatan ;

d. Pengendalian perjalanan kereta api yang dilakukan oleh PPKP sebagaimana pada huruf a tidak mengurangi tanggung jawab PPKA dalam pengaturan perjalanan kereta api ;

2) Hal-hal yang dikomunikasikan antara PPKP dan PPKA, antara lain, sebagai berikut :

a. Kesiapan kereta api sebelum berangkat ;

b. Jam berangkat/ langsung/ datang kereta api di tiap-tiap stasiun, berikut penjelasan tentang penyebab apabila terjadi keterlambatan ;

c. Penetapan pemindahan persilangan dan penyusulan ;

Halaman 17 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :

Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- d. Perjalanan kereta api dalam kondisi bahaya ;
  - e. Laporan pergantian Dinas (PPKA dan PPKP) ;
  - f. Keadaan emplasemen stasiun yang berkaitan dengan perjalanan kereta api atau langirsan ;
  - g. Semua hal/ kejadian di stasiunnya yang dipandang perlu untuk kelancaran perjalanan kereta api dan/atau yang dipandang perlu untuk diketahui oleh PPKP dan JPOD ;
- 3) Hal-hal yang dikomunikasikan antara PPKP dan masinis yang sedang dinas kereta api, antara lain, sebagai berikut :
- a. Kesiapan awak sarana kereta api ;
  - b. Kesiapan rangkaian kereta api ;
  - c. Kelengkapan dan kondisi Go No Go item ;
  - d. Posisi kereta api, posisi kereta api lawan persilangan, atau penyusulan ;
  - e. Segala kejadian dan penyimpangan terhadap perjalanan kereta api ;
  - f. Kondisi kereta api dalam perjalanan ;
  - g. Pembatas kecepatan di lintas ;

14.3) Catatan-catatan yang harus dilakukan oleh PPKP ditulis dalam :

- a. buku catatan kereta api (catka, buku 103) untuk mencatat keadaan kereta api sewaktu berangkat dari stasiun awal dan perubahan yang terjadi selama dalam perjalanan berkaitan dengan berat dan jumlah rangkaian serta awak sarana kereta api ;
- b. buku harian (buku 103A) untuk mencatat laporan-laporan yang diterima dari PPKA/PAP dan merupakan data untuk PPKP dalam mengambil keputusan ;
- c. buku PK (buku 103B) untuk mencatat semua perintah dan instruksi harus bernomor urut yang dikeluarkan PK serta jawabannya dan catatan penyerahan dinas ;
- d. lembar kerja PK ;

14.4) Dalam keadaan mendesak atau adanya kejadian luar biasa, PPKA atau masinis diperkenankan memotong pembicaraan dengan cara menekan tombol EMERG (emergency call), dan PPKP akan menerima nada panggil darurat, pembicaraan yang sedang berlangsung segera dihentikan, kemudian panggilan darurat harus segera dijawab oleh PPKP dengan :

Halaman 18 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-Phi/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

"Di sini PPKP..... (nama PPKP) PPKP/Musinis KA..... (Nama Stasiun/Nomor KA) "

Silakan melaporkan berita penting" ;

Selanjutnya, pembicaraan tentang keadaan mendesak atau adanya kejadian luar biasa dapat dimulai ;

14.5) Apabila diperlukan, masinis kereta api dapat berhubungan dengan PPKA stasiun terdekat atau sebaliknya menggunakan radio masinis/telepon PK melalui PPKP ;

14.6) Apabila hubungan komunikasi PK terganggu atau atas perintah PPKP, pengendalian perjalanan kereta api sebagaimana pada ayat (1), dilakukan antar PPKA secara pengaturan perjalanan kereta api sebagaimana dalam Pasal 13 ;

15. Adanya Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II yang menyalahi aturan dan tidak sesuai dengan ketentuan Hukum yang berlaku antara lain sebagai berikut :

15.1) Dalam hal Management :

- Penerapan Jam kerja yang melebihi dari aturan Perundang-Undangan ;
- Keterbatasan Sinyal Utama ;
- Keterbatasan Sinyal Muka ;
- Tidak adanya Semboyan 8 pada Stasiun ;
- Jumlah Masinis yang tidak sesuai dengan Kebutuhan atau kekurangan Masinis ;
- Tidak melaksanakan dan menerapkan Standar keselamatan Perkretaapian mengenai Jalur Kereta Api yang Tidak Sesuai Dengan Ketentuan Aturan Hukum Yang Berlaku Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2015 ;

15.2) Dalam hal Jam Kerja :

- a. Bahwa sebelumnya Penggugat dan seluruh Crew KA di wilayah Divre IV Tanjungkarang mengalami kelelahan akibat *over time* jam kerja yakni lebih dari 40 (empat puluh) jam seminggu dimana dalam hal ini perbuatan Tergugat II tidak sesuai dengan ketentuan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun

Halaman 19 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

2022-2024 yang tertuang dalam Pasal 12 mengenai Waktu Kerja dan Hari Kerja ;

- b. Bahwa sebagaimana ketentuan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 dalam Pasal 12 telah diatur sebagai berikut :

## Pasal 12

### Waktu Kerja dan Hari Kerja

1) Waktu kerja, terdiri atas :

- a. waktu kerja kantor ;
- b. waktu kerja bergilir (shift) ;
- c. waktu kerja dinasan ;
- d. waktu kerja lembur ; atau
- e. waktu kerja fleksibel.

2) Waktu kerja kantor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas :

- a. 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu,
- b. 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu ; atau
- c. 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu ;

3) Waktu kerja kantor untuk 5 (lima) hari kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a terdiri atas :

- a. hari kerja : Senin s.d. Jumat ;
- b. hari libur : Sabtu dan Minggu ;
- c. jam kerja Senin s.d. Kamis : 08.00-17.00 (waktu setempat);
- d. jam kerja Jumat : 08.00-16.30 (waktu setempat); dan

Halaman 20 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

e. jam istirahat selama 1 (satu) jam.

4) Waktu kerja kantor untuk 6 (enam) hari kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b terdiri atas:

- a. hari kerja : Senin s.d. Sabtu;
- b. hari libur : Minggu;
- c. jam kerja Senin s.d. Kamis : 08.00-16.00 (waktu setempat) ;
- d. jam istirahat hari Senin s.d. Kamis : 12.00-13.00;
- e. jam kerja Jumat : 08.00 - 15.00 (waktu setempat) ;
- f. jam istirahat hari Jumat : 11.30-12.30 ;
- g. jam kerja Sabtu : 08.00-15.00 (waktu setempat) dan
- h. jam istirahat hari Sabtu : 12.00-13.00.

5) Waktu kerja bergilir (shift) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b terdiri atas :

- a. Shift I : 8 jam sehari atau 40 jam dalam seminggu ;
- b. Shift II : 8 jam sehari atau 40 jam dalam seminggu ; dan
- c. Shift III : 8 jam sehari atau 40 jam dalam seminggu,  
dengan hari libur disesuaikan dengan jadwal dinas.

6) Waktu kerja dinas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dan waktu libur diberlakukan kepada Pekerja yang pekerjaannya diatur berdasarkan tabel dinas ;

7) Kehadiran Pekerja diatur dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Setiap Pekerja wajib menaati ketentuan jam kerja dan hari kerja ;
- b. Setiap fungsi/Bagian/unit kerja harus memiliki sarana untuk mencatat kehadiran dan ketidakhadiran Pekerja disertai alasannya ; dan

Halaman 21 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

c. Setiap Pekerja harus mencatat secara manual atau elektronik atas kehadirannya ;

8) Setiap atasan bertanggungjawab atas terlaksananya waktu kerja, waktu istirahat, dan kehadiran Pekerja ;

Bahwa sebagaimana ketentuan Pasal 12 Waktu Kerja dan Hari Kerja tersebut di atas Tergugat II telah menerapkan ketentuan diluar dari Perjanjian Kerja Bersama (PKB) yang telah melebihi jam kerja yaitu 1 Hari 8 Jam, 1 Minggu 40 Jam sebagaimana tabel Jam kerja Penggugat sebagai berikut :

WAHONO/41943	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER
Minggu ke-1	60 jam 49 menit	68 jam 50 menit	70 jam 9 menit	135 jam 3 menit	88 jam 39 menit	60 jam 24 menit	38 jam 28 menit
Minggu ke-2	56 jam 41 menit	64 jam 22 menit	78 jam 42 menit	67 jam 37 menit	57 jam 50 menit	57 jam 13 menit	
Minggu ke-3	55 jam 4 menit	46 jam 57 menit	77 jam 36 menit	64 jam 25 menit	68 jam 5 menit	85 jam 10 menit	
Minggu ke-4	74 jam 18 menit	52 jam 2 menit	52 jam 49 menit	110 jam 46 menit	74 jam 26 menit	56 jam 28 menit	
Minggu ke-5			63 jam 16 menit			22 jam 7 menit	
RATA-RATA	61 jam	58 jam	68 jam	94 jam	72 jam	56 jam	38 jam

(Aplikasi Pranopka)

c. Bahwa dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Belum menerapkan Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian Pasal 94 :

*"Waktu kerja untuk Awak Sarana Perkeretaapian dalam pengoperasian kereta api yaitu maksimal 8 jam per hari, 40 jam seminggu dengan waktu efektif operasi 4 jam untuk setiap harinya";*

## 16. Keterbatasan Sistem Sinyal Utama :

Bahwa Sinyal Utama yang digunakan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) hanya mengandalkan Plang untuk memberi intruksi kereta api untuk diperbolehkan berjalan melewati sinyal utama memasuki stasiun atau memasuki Petak Blok sesuai dengan kecepatan yang diizinkan maupun kecepatan yang dibatasi maupun informasi berhenti ;

Sehingga dalam informasi perkeretaapian hal ini akan sangat dimungkinkan terjadinya kerawanan *Error* pada saat melintasi Sistem Sinyal terkecuali terpasang beberapa Sinyal Utama dan tambahan lokasi sinyal utama untuk memberi tahu kepada Masinis agar dapat mengendalikan kereta dengan sempurna sesuai arahan perjalanan Kereta Api, terlebih-lebih kejadian yang dialami oleh Penggugat terjadi pada malam hari yang disebabkan oleh kurangnya Fokus dan jam kerja yang berlebihan serta manajemen Tergugat I, Tergugat II dan Tergugat III yang kurang baik dan kurang maksimal untuk mengatur laju perjalanan Kereta Api ;

Halaman 22 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



<b>5</b>	Perintah Kereta Api diperbolehkan berjalan melewati Sinyal Utama memasuki stasiun atau memasuki petak blok sesuai dengan kecepatan yang diizinkan	
	Siang hari	Malam hari
		Seperti siang hari memantulkan cahaya berwarna merah ke arah Kereta Api dan khusus sinyal masuk berpendar atau memantulkan cahaya ke arah stasiun
	Seperti siang hari	
SINYAL UTAMA		
<b>6</b>	Perintah Kereta Api diperbolehkan berjalan hati-hati melewati Sinyal Utama memasuki stasiun atau memasuki petak blok dengan kecepatan terbatas	
	Siang hari	Malam hari
		Seperti siang hari memantulkan cahaya berwarna merah ke arah Kereta Api dan berpendar atau memantulkan cahaya ke arah stasiun
	Seperti siang hari	
SINYAL UTAMA		
<b>7</b>	Perintah Kereta Api harus berhenti dimuka sinyal yang dihadapi	
	Siang hari	Malam hari
		Seperti siang hari memantulkan cahaya berwarna merah ke arah Kereta Api dan khusus sinyal masuk berpendar atau memantulkan cahaya ke arah stasiun
	Seperti siang hari	
	Seperti siang hari berpendar atau memantulkan cahaya	
SINYAL UTAMA		

17. Keterbatasan Sinyal Muka :

Bahwa Sinyal muka yang digunakan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) hanya mengandalkan Plang untuk memberi intruksi dan informasi berjalan hati-hati dan berhenti ;

Dalam hal ini sinyal tersebut hanya terpasang 1 (satu) setiap memasuki Stasiun Sehingga dalam pengamanan hal seperti ini akan dimungkinkan kerawanan Error pada saat melintasi Sistem Sinyal terkecuali terpasang beberapa Sinyal Muka dan tambahan lokasi



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Sinyal Muka untuk memberi tahu kepada Masinis agar dapat mengendalikan kereta dengan sempurna ;

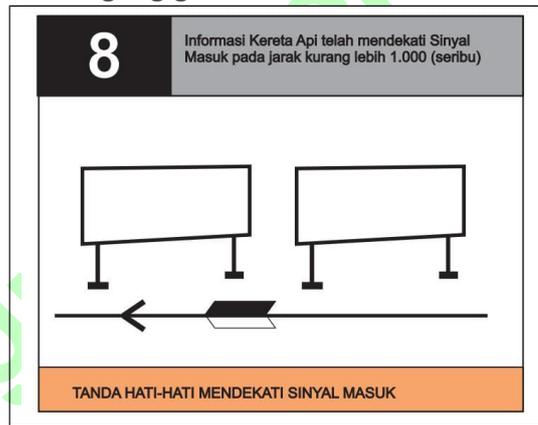
Sementara jumlah Stasiun yang ada di Wilayah Divre IV : 47 Stasiun, sehingga dibutuhkan Pengendali Perjalanan kereta Api Terpusat (PPKP) yang benar benar fokus dan konsisten menjalankan tugas-tugas dan selalu memberi informasi Cepat dan Akurat agar tidak terjadi kecelakaan yang menimpa Penggugat ;

9A1		Informasi indikasi Sinyal Utama yang akan dihadapi berindikasi berjalan atau berjalan hati-hati.	
Siang hari	Malam hari	Siang hari	Malam hari
	Seperti siang hari berpendar atau memantulkan cahaya ke arah Kereta Api		Seperti siang hari
SINYAL MUKA			
9A2		Informasi bahwa Sinyal Utama yang akan dihadapi berindikasi berhenti	
Siang hari	Malam hari	Siang hari	Malam hari
	Seperti siang hari berpendar atau memantulkan cahaya ke arah Kereta Api		Seperti siang hari
SINYAL MUKA			

### 18. Tidak Adanya Semboyan 8 Pada Stasiun :

Bahwa di Stasiun Rengas tidak terpasang/tidak terdapat semboyan 8. Semboyan 8 seharusnya terpasang kurang lebih 1000 meter dari sinyal masuk dan fungsinya adalah untuk memberi informasi kepada Masinis bahwa telah mendekati Sinyal masuk.

Dalam hal ini pentingnya semboyan 8 adalah sebagai tanda untuk memberikan informasi kepada Masinis bahwa Kereta Api telah mendekati Sinyal Masuk, dengan tujuan agar Masinis lebih fokus dan berhati-hati ;



19. Jumlah Masinis Yang Tidak Sesuai Dengan Kebutuhan ;

1) Jumlah Masinis Dan Kereta Api Tidak berimbang

Bahwa terdapat Kekurangan Sumber Daya Manusia (SDM) Awak Sarana Perkeretaapian (ASP) di Unit Pelaksana Teknis (UPT) Crew Tarahan pada periode Bulan November 2022 yang belum terpenuhi oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), dengan rincian sebagai berikut :

- o Kebutuhan ASP : 156 pekerja (sesuai Perdir yang berlaku)
- o ASP di UPT Crew THN : 145 pekerja
- o Selisih Kekurangan : 11 pekerja

Kekurangan tersebut berdampak pada rapatnya jadwal dinasan Awak Sarana Perkeretaapian (ASP) di Unit Pelaksana Teknis (UPT) Crew Tarahan (THN).



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

REKAPITULASI JUMLAH PEGAWAI UPT CREW KA TARAHAN

BULAN NOVEMBER 2022

NO	NAMA	JUMLAH
1	KUPT	1
2	WAKIL KUPT	1
3	PENYELIA INSTRUKTUR	7
4	PENYELIA DINASAN	4
5	MASINIS	123
6	ASISTEN MASINIS	22
7	CALON MASINIS YANG SUDAH O.62/SEDANG O.62	6
8	CALON MASINIS YANG BELUM O.62	3
9	CAMAS SUDAH SERTIFIKASI	0
10	PKM	5
11	PELAKSANA ADMINISTRASI	1
JUMLAH		173

KECUKUPAN PEGAWAI DENGAN DINASAN	
MENURUT PROGRAM O.20 GAPEKA 2021	
DINASAN	57
SEREP	6
L/I/S	15
DIBUTUHKAN	78
ADANYA PEGAWAI	72
LEBIH /KURANG	-6

REALISASI	
KECUKUPAN PEGAWAI DENGAN DINASAN MASINIS MUDA MENURUT REALISASI GAPEKA 2021	
DINASAN	57
SEREP	6
L/I/S	15
DIBUTUHKAN : 57 X 1,21X 1,04 = 72.(72+6 SERP=78)	78
ADANYA MASINIS MUDA	123
LEBIH /KURANG	45

REALISASI	
KECUKUPAN PEGAWAI DENGAN DINASAN MASINIS PERTAMA MENURUT REALISASI GAPEKA 2021	
DINASAN ( 40 KA +18 RG )	57
SEREP	6
L/I/S	15
DIBUTUHKAN : 57 X 1,21X 1,04 = 72.(72+6 SERP=78)	78
ADANYA MASINIS PERTAMA	22
LEBIH /KURANG	-56

KETERANGAN :

- CAMAS ADALAH PEGAWAI ATAU PKM YANG SUDAH/SEDANG DIKLAT O.62
- PELAKSANA CREW ADALAH PKM YANG SUDAH DIANGKAT TETAPI BELUM DIKLAT O.62
- PKM ADALAH CALON PEGAWAI YANG BELUM DIANGKAT SEBAGAI PEGAWAI ORGANIK
- JIKA ADA MASINIS / ASISTEN MASINIS DI GROUNDEAD LEBIH DARI 1 (SATU) BULAN MAKA SAP MASUK KE PELAKSANA ADMINISTRASI

JADWAL DINASAN AWAK KA GAPEKA 2021								
HARI/TANGGAL : SENIN, 07 NOVEMBER 2022								
NO	Kode Dinasan	Nomor KA	Lintas	Mulai Dinas	Habis Dinas	Masinis	Asisten Masinis	
<b>A. REGULAR</b>								
1	10A	3066A-3023A	THN - KTP - THN	07:50	05:00	COKRO W/61755*	TURYADI/61852*	
2	57	LM EMP. 3	THN	23:00	7:00	WAHYU R/50428*		
3	26A	3992A	THN-KTP	17:38	00:18	HARDI.O/57755*	KGS ROBB/66862	
4	27A	3041A	KTP-THN	06:23	13:46	FEBRI S/60977*	MUNIRUL I/58330*	
5	52	LP. EMP. 2	THN	7:00	15:00	WIRIANSYAH/61746*		
6	55	LP. TEL	THN	7:00	15:00	MASION/65578*	FRANSISCO/61719	
7			LIBUR			SUHARYANTO/54072	DAVIT E/60695*	
8	6A	3058A-3017A	THN - KTP - THN	02:55	01:33	DEDEN. H/50069*	HERMAWAN/61765*	
9	42	LM. EMP. 4	THN	23:00	7:00	DANANG ASTA/60827		
10	32A	3088A	THN-KTP	19:42	02:50	APRIDONA/63996*	IKHWAN.DP/60648	
11	33A	3001A	KTP-THN	10:46	17:14	FICKY.WD/58313*	HARLIANDIKA/62679*	
12	47	LS. PPKA	THN	15:00	23:00	MAHARDI R./61780*	ERLANGGA R/71173*	
13	60	SEREP MALAM. A	THN	23:00	7:00	YULHAIDIR/61035*	AMRI G/71349*	
14			LIBUR			TIO. L / 58345*	AGUS Z/72324*	
15	16A	3074A	THN-KTP	12:39	18:59	ROMI A/50173*	BEGANANDA/49339*	
16	17A	3029A	KTP-THN	02:24	07:59	DIAN AGUS/58309*	SAPTA JP/60559*	
17	43	LP. PPKA	THN	7:00	15:00	REZA K/60881*	DONA KPS/71038*	
18	46	LP. EMP. 4	THN	7:00	15:00	M ZAINURI A/61791		
19	18A	3076A	THN-KTP	13:27	19:53	ANGGUN P/61775*	RADI/60720*	
20	19A	3031A	KTP-THN	03:14	09:52	TRIO S/60561*	SUDIRMAN/49719*	
21			LIBUR			DENI S/60335*	YOSA HW/71286*	
22	1A	3050A	THN-KTP	23:10	05:57	DEDE YOGI/49770*	ANDRIANSYAH/64001*	
23	2A	3029A	KTP-THN	16:16	22:05	LIUN M/49082*	ANDRE P.P/71060*	
24	50	LS. EMP. 3	THN	15:00	23:00	RUDIYANTO/44887*		
25	22A	3080A	THN-KTP	15:56	22:03	WAHYU H/61145*	APIP/69896*	
26	23A	3037A	KTP-THN	05:15	11:57	AZRUL A/63277*	SONGKO S/48908*	
27	62	SEREP SIANG. A	THN	15:00	23:00		A.GHOFUR/72119	
28			LIBUR			RESTU AGASTA/61183*	EGA F/71037*	
29	11A	3068A	THN-KTP	08:46	16:44	DWI FEBRI/60590*	MUHOLIL/41939*	
30		3025A	KTP-THN	23:17	06:03	SUGENG/48744*	ARIEF S/63293*	

Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang teruat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

68		LM. EMP. 5	THN	23:00	7:00	SUWANTO/46551	
69	63	SEREP MALAM. B	THN	23:00	7:00		M ROCKY/70509*
70			LIBUR			WAHYU S/62717*	ALDI A/50089*
71	34A	3090A	THN-KTP	20:38	02:39	FIRMANSYAH/61774*	ROYNYUDIN/61758*
72	35A	3003A	KTP-THN	11:36	18:44	ANGGI M/61717	DIMAS SP / 60934
73		LM. EMP. 6	THN	23:00	7:00	HARYO S/48916*	GUNTARMA/48814*
74	38A	3094A	THN-KTP	22:22	05:08		
75	39A	3995A	KTP-THN	13:10	20:23		
76			LIBUR			NURSALIM/40803	ANDI P.W/64023*
77	4A	3054A-3013A	THN - KTP - THN	00:54	23:49	ZAINURDI/49304	LUKMAN H/58324*
78		LS. EMP. 6	THN	15:00	23:00	R. GUNAWAN/58334*	
79		V/10386	THN-KTP	20:21	2:42	NURYANTO/61119*	ABDUL AZIS/58293*
80		EKS KLB	KTP-THN	10:42	16:50	ARDIANSYAH/62662*	WAHONO/41943
81		LS. EMP. 5	THN	15:00	23:00	SUTARYO/40810*	
82			LIBUR			RISWANSAH/66868*	A SURYO/72122
B. KLB							
1			TNK - THN				
2							
3							
C. DIKLAP/DIKLAT/CUTI/CSK							
NO		DIKLAT	CUTI	CSK	PEMBINAAN	SERTIFIKASI	
			DEDI M/61738*(31-07)	TRI KUNCORO/49051			
1			RIZAL NOV/60579*(31-07)				
2			INDRA A/62635*(06-07)				
3			DANANG DP/58303*(04-11)				
4							
				CP:			
PENYELIA DINAS							MENGETAHUI
DINAS I		DINAS II	DINAS III				WAKA KRU KA THN
WAHYU		HERIS	DENDI P.				ZAIDAN ANANDO
NIPP.47328		NIPP.48824	NIPP.60916				48782

(Sumber Tabel Dinasan Masinis O.241 UPT Crew Tarahan)

sehingga menimbulkan adanya Tambahan beban kerja UPT Crew Tarahan yang meliputi :

- o Sesuai Grafik KA BBR : 23 KA /hari ;
- o Realisasi KA BBR : 24 KA /hari (tambahan perjalanan 1 KLB BBR) ;

Bahwa terkait dengan adanya beban kerja dan jumlah masinis yang kurang merupakan salah satu sebab terjadinya kecelakaan sehingga menimbulkan dampak pekerja tidak fokus dan kelelahan ;

20. Bahwa Tergugat I telah memastikan adanya kesalahan berat yang dilakukan oleh Penggugat dengan alasan Penggugat Tertidur hal tersebut telah dapat dipastikan adanya kekeliruan penerapan aturan yang dilakukan oleh Tergugat I kepada Penggugat dimana dapat ditarik sebuah Fakta yaitu sistem Dead Man Pedal (DMP) Aktif ;

Sistem kerja Dead Man Pedal (DMP) akan memberi informasi kepada Masinis dengan Suara Buzer (dering) serta akan memfungsikan Rem Darurat (*Emergency Brake*) dan menghentikan Kereta api secara otomatis apabila Masinis tertidur ;

Dead Man Pedal (DMP) akan berfungsi secara otomatis apabila tidak ada gerakan kaki oleh Masinis serta 9 (sembilan) indikator lain yang difungsikan dalam kurun waktu lebih kurang 90 detik ;

sehingga peristiwa yang terjadi terhadap Penggugat dan Masinis Ardiyansah dengan alasan Masinis Tertidur telah terbantahkan dan/ atau alasan yang tidak sesuai dengan fakta yang ada untuk digunakan sebagai dasar Pemutusan Hubungan Kerja oleh Tergugat I ;

Halaman 27 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Maka dapat dipastikan alasan dalam penerapan aturan (hukuman disiplin) sebagaimana Pelanggaran berat yang dilakukan oleh Penggugat telah terbantahkan dan kecelakaan tersebut adalah kesalahan yang disebabkan oleh Tergugat I terkait manajemen dan Tergugat II mengenai Jam kerja dan pergantian atau perubahan jadwal dan Tergugat III tidak mengatur Perjalanan Kereta api yang dikendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat ;

21. Bahwa Tergugat I Belum menerapkan Peraturan Menteri Nomor 24 tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian Pasal 6 yang berbunyi sebagai berikut :

Pasal 6 :

- 1) Sistem dan komponen jalan rel sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a meliputi : a. ruang bebas ; b. ruang bangun ; c. geometri ; d. beban gandar; dan e. frekuensi ;
- 2) Ruang bebas dan ruang bangun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan b sebagaimana dalam lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini ;
- 3) Sistem jalan rel harus dilengkapi fasilitas pengamanan yang meliputi
  - a. Rel paksa (rel gongsol) ; dan
  - b. Jalur pelindung (jalur tangkap dan jalur luncur) ;
- 4) Rel paksa (rel gongsol) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a. diatas harus dipasang dengan ketentuan :
  - a. Pada lokasi dimana jari - jari lengkung horisontal kurang dari 250 m ;
  - b. Lengkung horisontal jalan rel berada pada kelandaian yang cukup tinggi atau diatas timbunan tinggi yang dianggap cukup berbahaya dan akan menyebabkan kerusakan yang serius apabila terjadi anjlokkan ; dan
  - c. Dipasang secara tetap dengan jarak 65 mm terhadap rel utama ditambah besarnya pelebaran jalan rel. dan sepanjang 1,5 m dari kedua ujungnya melebar secara bertahap sampai dengan 180 mm pada bagian terujung ;
- 5) Jalur pelindung sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b harus dipasang pada lokasi dengan kondisi sebagai berikut :
  - a. Lokasi dimana lebih dari dua kereta api yang dapat masuk/keluar dalam waktu bersamaan, dan karena itu sangat mungkin terjadi saling tabrak antar kereta api (jalur luncur) ;

Halaman 28 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

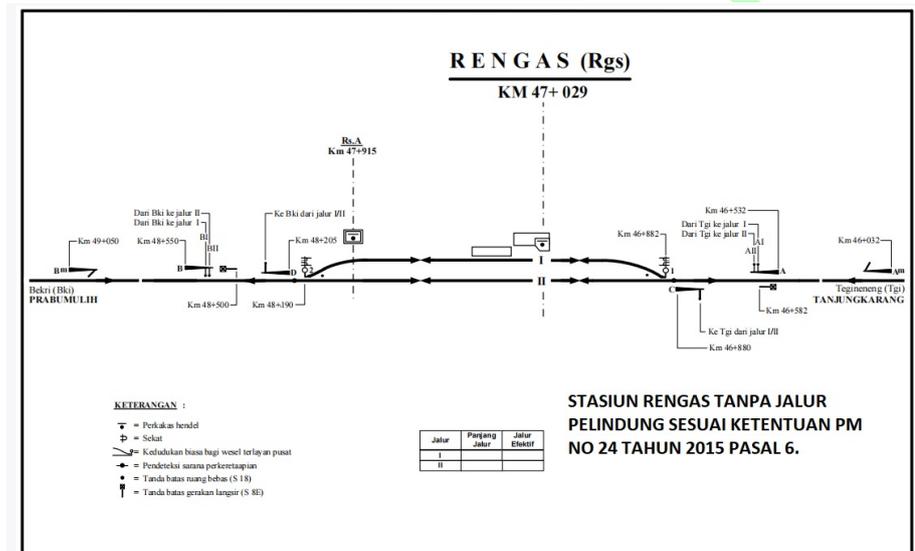


# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- b. Lokasi dimana terdapat kemungkinan adanya gerakan kereta api di dalam emplasemen yang terlalu sering, sehingga menjadi penghalang bagi kereta api lainnya (jalur lurus) ; dan
  - c. Emplasemen Stasiun dimana gradien jalan rel yang menuju ke stasiun lebih besar atau sama dengan 25 permil (jalur tangkap).
- 6) Komponen jalan rel yang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b. Meliputi :
- a. Rel ;
  - b. Wesel ;
  - c. Penambat ;
  - d. Bantalan ;
  - e. Balas ;
  - f. Subbalas ; dan
  - g. Subgrade ;
- 7) Komponen rel sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf a. tidak boleh melebihi tingkat keausan sebagaimana dalam lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- 8) Jarum pada komponen wesel sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf b tidak boleh melebihi tingkat keausan sebagaimana dalam lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.
- 9) Penambat bantalan harus terpasang keseluruhan, dan pada hal tertentu tidak boleh 2 (dua) bantalan berurutan tidak ada penambat pada sisi yang sarna.

## Kondisi Saat Ini

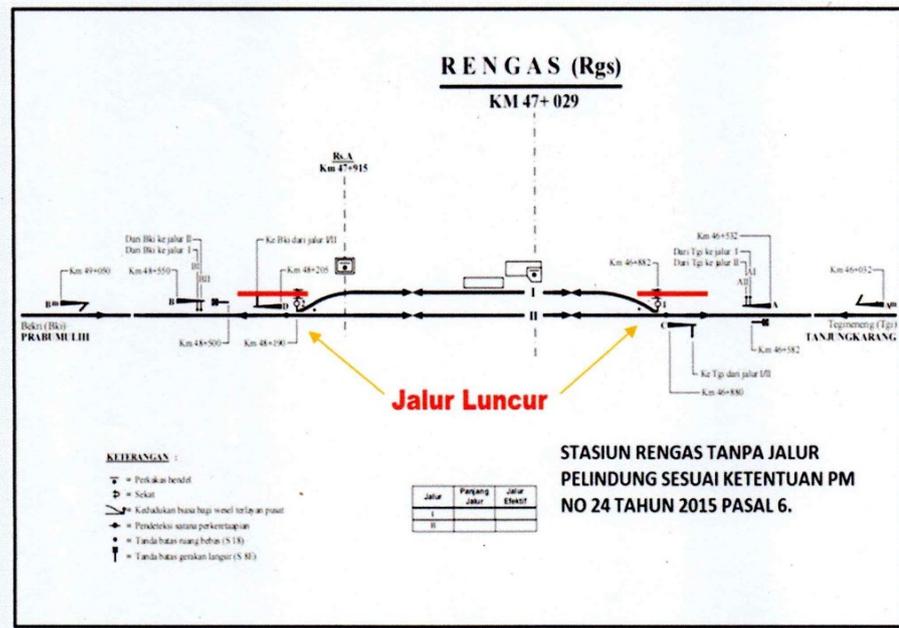


(Peraturan Dinas Pengamanan Setempat (PDPS) Stasiun Rengas)

Halaman 29 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



Kondisi Seharusnya



Pada intinya adalah Tergugat I tidak melaksanakan amanah daripada Peraturan Menteri Nomor 24 tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian ;

Dalam hal ini Standar Keselamatan membutuhkan Jalur luncur yang dipergunakan sebagai luncuran dan dalam keadaan tertentu dapat digunakan untuk kegiatan langsir serta Jalur Luncur ini bagian jalur yang terletak pada penghabisan jalur utama ;

22. Bahwa berdasarkan Peristiwa yang dialami oleh Penggugat selain dari pada kesalahan Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) maka terdapat kesalahan Tergugat I mengenai Management yaitu terhadap :

- Penerapan Jam kerja yang melebihi dari aturan Perundang-Undangan ;
- Keterbatasan Sinyal Utama ;
- Keterbatasan Sinyal Muka ;
- Tidak adanya Semboyan 8 pada Stasiun Rengas ;
- Jumlah Masinis yang tidak sesuai dengan Kebutuhan atau kekurangan Masinis ;



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Tidak melaksanakan dan menerapkan Standar keselamatan Perkotaan mengenai Jalur Kereta Api yang Tidak Sesuai Dengan Ketentuan Aturan Hukum Yang Berlaku ;

**23.** Terbatasnya infrastruktur Jalur Kereta Api seiring bertambahnya frekuensi perjalanan Kereta Api di wilayah Divre IV ;

Bahwa saat ini masih terdapat Lintas Jalur Tunggal : Tarahan (THN) - Kotabumi (KB), Giham (GHM) - Martapura (MP), Lubuk Batang (LBT) - Tanjung Ramban (TJR), sementara Kebutuhan Jalur Ganda yang harusnya difasilitasi oleh Tergugat I dengan pertimbangan sebagai berikut :

- Menghilangkan potensi tabrakan antar Kereta Api ;
- Frekuensi Kereta Api yang bertambah ;
- Minimum waktu tunggu untuk persilangan/ penyusulan, pergantian awak KA, pergantian lokomotif, pemeriksaan rangkaian, dan sebagainya ;
- Memudahkan pekerjaan Pengendalian Perjalanan Kereta Api (PPKA) dan Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) untuk mengatur perjalanan Kereta Api ;

Maka dalam hal ini yang terjadi pada Penggugat merupakan kesalahan yang ditimbulkan oleh Manajemen Tergugat I dan Tergugat II yang akan terjadi terus menerus apabila tidak dilakukan perbaikan sistem Perkeretaapian mengenai penambahan jalur ganda di wilayah Divre IV;

**24.** Bahwa Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.M/ KH.602/II/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja oleh Suparno NIPP. 46866 a.n. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Direktur SDM dan Umum dan diterima oleh Penggugat pada tanggal 13 Februari 2023 dan Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor SK.MC/KH.606/III/1/SPA/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin an. Wahono tertanggal 21 Maret 2023 adalah keputusan yang keliru dan tidak memenuhi standar sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian BAB XVII Ketentuan Pidana ;

Pasal 187 :

- 1) *Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian yang mengoperasikan Prasarana Perkeretaapian umum yang tidak memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud*

Halaman 31 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

*dalam Pasal 20 yang mengakibatkan kecelakaan kereta api dan kerugian bagi harta benda atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan pidana denda paling banyak Rp.500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) ;*

Pasal 20 :

*Pengoperasian prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf b wajib memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.*

Pasal 18 :

*Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum meliputi kegiatan :*

- a. pembangunan prasarana ;*
- b. pengoperasian prasarana ;*
- c. perawatan prasarana ; dan*
- d. pengusahaan prasarana.*

Pasal 22 :

*Pengusahaan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf d wajib dilakukan berdasarkan norma, standar, dan kriteria perkeretaapian ;*

*Bahwa sebagaimana Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian seharusnya Tergugat I melaksanakan Pasal 22 Jo. Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian Pasal 6 sebagaimana batas waktu pemberlakuan Ketentuan Peralihan BAB VII Pasal 101 "(1) Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, maka semua ketentuan yang mengatur mengenai keselamatan perkeretaapian yang ada dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dan atau diganti dengan peraturan yang baru berdasarkan Peraturan Menteri ini. Hal-hal yang belum diatur dalam peraturan ini diatur lebih lanjut dalam peraturan Direktur Jenderal. (2) Dalam waktu paling lama 6 (enam) bulan sejak peraturan ini ditetapkan, penyelenggara prasarana dan penyelenggara sarana perkeretaapian wajib untuk melaksanakan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri ini" ;*

Halaman 32 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Sehingga dalam hal ini Tergugat I tidak melaksanakan aturan yang berlaku sebagaimana dalam ketentuan Pasal 101 Ayat (2) menyatakan "*Dalam waktu paling lama 6 (enam) bulan sejak peraturan ini ditetapkan, penyelenggara prasarana dan penyelenggara sarana perkeretaapian wajib untuk melaksanakan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri ini*" oleh karena Tergugat I tidak menerapkan Standar Keselamatan Perkeretaapian, sehingga sering terjadi kecelakaan Kereta Api di seluruh Indonesia ;

25. Bahwa Penggugat telah melaksanakan kewajiban sebagai karyawan PT. Kereta Api (Persero) sesuai dengan SOP (*Standar Oprasional Prosedur*) PT. Kereta Api (Persero) dan aturan-aturan baik peraturan PT. Kereta Api (Persero) maupun Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku ;

26. Bahwa Penggugat memiliki kriteria yang sangat baik dan telah memiliki kecakapan dalam pekerjaan yang menjadi tanggung jawab Penggugat sehingga patut untuk dipertimbangkan terhadap hal-hal sebagai berikut:

1) Telah memenuhi kualifikasi melalui seleksi dan sertifikasi untuk kompetensi Masinis dan Asisten Masinis ;

2) Bahwa Penggugat Telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan yang diadakan oleh Tergugat I yaitu sebagaimana termuat dalam Surat tanda Tamat Pendidikan dan Pelatihan sebagai berikut :

a. Surat Tanda Tamat Pendidikan dan Pelatihan (STTPP) Nomor : 2053/P2/Prajab.II/IV/DIK/94 pada tanggal 29 Desember 1994 di Bandung yang dinyatakan Telah Lulus dari Latihan Pra Jabatan bersifat Umum Tingkat II (dua) oleh a.n. Direksi Perusahaan Umum Kereta Api Kepala Pusat Pendidikan dan Pelatihan yaitu Rianto Soemodarmodjo NIP: 120044876 ;

b. Surat Tanda Tamat Pendidikan dan Pelatihan Nomor : 1070/P2/DF.3/Mas/V/T/1995 pada tanggal 29 September 1995 di Bandung yang dinyatakan Telah Lulus Ujian Penghabisan Pendidikan dan Pelatihan Fungsional (DF3) Masinis Angk. V yang diselenggarakan di Yogyakarta dari tanggal 05 Juni 1995 sampai dengan 29 September 1995 dinyatakan oleh a.n. Kepala Pusat Pendidikan dan Pelatihan Rianto Soemodarmodjo NIP: 120044876 ;

Halaman 33 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

3) Bahwa Penggugat telah memiliki Sertifikasi kelayakan sebagaimana sesuai dengan Pekerjaan Penggugat berdasarkan Pendidikan Lapangan, Syarat Kopetensi berdasarkan Undang-Undang dan Kecakapan Pemahaman Lintas yaitu sebagai berikut :

1. Keterangan Uji Ulang dan Pendidikan Lapangan Nomor : 020/Upt Lok Tnk/I/2019 Tanggal 20 Januari 2009 di Tanjung Karang dan ditandatangani oleh Kasi Sarana III, 2 TNK yang bernama Senen Udin NIPP. 27127 serta KUPT Lok dan Krd Tnk yang bernama Warsito NIPP. 36118 telah diberikan oleh PT Kereta Api (Persero) Kepada Penggugat ;
2. Sertifikat Kopetensi dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia Direktorat Jendral Perkretaapian pada tanggal 30 Juni 2009 yang ditandatangani oleh Direktorat Jendral Perkretaapian yaitu Tundjung Inderawan - Pembina Utama Muda (IV/c) NIP.19530731 197703 1 002 ;
3. Surat Keterangan Kecakapan Pemahaman Lintas (*Baanver keneng*) Bagi Masinis atau Asisten Masinis pada Tanggal 10 November 2020 dengan Penguji Maryonto, NIPP.48554 dan diketahui oleh KUPT KRU KA Thn yaitu Rustam, NIPP.41447 menyatakan Telah Diuji Kecakapan Mengenal Lintas Antara : Tarahan s/d Tanjung Karang PP ;
4. Surat Keterangan Kecakapan Pemahaman Lintas (*Baanver keneng*) Bagi Masinis atau Asisten Masinis pada Tanggal 10 November 2020 dengan Penguji Maryonto, NIPP.48554 dan diketahui oleh KUPT KRU KA Thn yaitu Rustam, NIPP.41447 menyatakan Telah Diuji Kecakapan Mengenal Lintas Antara : ketapang s/d Tanjung Karang PP ;

4) Penghargaan Masa Kerja :

Bahwa Penggugat telah mendapatkan beberapa kali Penghargaan Masa Kerja sejak Tahun 1994 hingga 2023 yaitu sebagai berikut :

1. Penghargaan 10 tahun ;
2. Penghargaan 15 tahun ;
3. Penghargaan 20 tahun berdasarkan Piagam Penghargaan Nomor: KEP.M/ KP.005/IX/842/KA-2015 pada Tanggal 28 September 2015 di Bandung yang diberikan oleh a.n. Direksi PT.

Halaman 34 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Kereta Api Indonesia (Persero) Managing Direktor of Human Capital, General affairs and Information Technology yaitu Muhammad Kuncoro Wibowo dengan NIPP : 61568 ;

4. Penghargaan 25 Tahun berdasarkan Piagam Penghargaan Nomor : KH.403/IX/3324/SAP/KA-2020 pada Tanggal 28 September 2020 di Bandung yang diberikan oleh a.n. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Direktur Utama yaitu Didiek Hartantyo dengan NIPP : 67430 ;

27. Bahwa sebagaimana diatur dalam Pasal 151 ayat (1) Undang-Undang No. 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi undang-undang (selanjutnya disebut "Undang-Undang Cipta Kerja"), yang pada pokoknya menyatakan bahwa Pengusaha harus mengupayakan agar tidak terjadinya Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) ;

Pasal 151 Ayat (1) Undang-Undang Cipta Kerja :

*"Pengusaha, Pekerja/ Buruh, Serikat Pekerja/Serikat Buruh, dan Pemerintah harus mengupayakan agar tidak terjadi Pemutusan Hubungan Kerja" ;*

28. Bahwa berdasarkan norma di atas, baik Penggugat, Para Tergugat dan Majelis Hakim yang memeriksa, mengadili dan memutus perkara *a quo* haruslah menjaga jangan sampai terjadinya Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap Pekerja. Kendati demikian, pada bagian Perjanjian Kerja Bersama (PKB) yang ditandatangani bersama oleh Ketua Umum SPKA dan Direktur Utama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) justru malah merugikan dan/atau mengkerdalkan profesi dari Penggugat sebagai Asisten Masinis yang apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan (seperti kecelakaan antar Kereta Api) yang *notabene* memiliki potensi kerugian besar lebih dari 4 (empat) Milyar bagi Tergugat I, sehingga Tergugat I tidak ada pilihan lain selain melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap Profesi Asisten Masinis ;

Bahwa semangat Undang-Undang Ketenagakerjaan yang pada awalnya di *ratifikasi* di Indonesia sejak Tahun 1999, yaitu sejak lahirnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1999 tentang Pengesahaan *ILO Convention No. 138 Concerning Minimum Age For Admission To Employment* (Konvensi ILO Mengenai Usia Minimum Untuk Diperbolehkan Bekerja) yang telah di revisi beberapa

Halaman 35 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

kali menjadi Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan sebagaimana yang telah diubah dengan Undang-Undang Cipta Kerja bahkan sampai pada Putusan Mahkamah Konstitusi No. 67/PUU-XI/2023, tertanggal 30 Januari 2014, yang pada intinya telah mengubah cara pandang bagi Pekerja, Pengusaha, Pemerintah dan para pemangku kepentingan lainnya dengan pertimbangan Hak Asasi Manusia bagi Pekerja berikut dengan keluarganya adalah prioritas (yang diutamakan/didahulukan terlebih dahulu) sesuai dengan amanat dari segala sumber hukum, yaitu Pancasila ;

Bahwa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) yang dilakukan oleh Tergugat I kepada Penggugat, tidak mempertimbangkan Hak Asasi Manusia bagi Pekerja (Penggugat) yang secara tidak langsung telah memutus pendapatan/ penghasilan Penggugat demi keberlangsungan hidup Penggugat dan keluarganya, yang dalam hal ini Penggugat saat ini tidak memiliki pekerjaan hanya bertugas mengantar dan menjemput anak sekolah, sehingga Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) tersebut tidak dapat dibenarkan/ keliru ;

29. Bahwa karena tidak dapat dibuktikan secara nyata adanya kesalahan dan adanya Hukuman disiplin Berat yang mengakibatkan Pemutusan Hubungan Kerja yang dilakukan oleh Tergugat I, maka sudah sepatutnya Penggugat dipekerjakan kembali ;

30. Bahwa terhadap Kerugian yang dialami oleh Tergugat I sebesar Rp 221.997.666.375,- (*dua ratus dua puluh satu miliar sembilan ratus sembilan puluh tujuh juta enam ratus enam puluh enam ribu tiga ratus tujuh puluh lima rupiah*) merupakan kerugian yang telah terjamin oleh asuransi sebagaimana aturan hukum yang berlaku yaitu ganti rugi/ asuransi diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian BAB XII Asuransi Dan Ganti Kerugian ;

Pasal 166 :

*"Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 87. Pasal 167*

*1) Penyelenggara Sarana Perkeretaapian wajib mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap pengguna jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 157 dan Pasal 158 ;*

Halaman 36 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

2) *Besarnya nilai pertanggung jawaban paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api* ;

Pasal 168 :

*"Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167 ayat (1), dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi"* ;

31. Sebagaimana Kesalahan yang dilakukan oleh Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) Tergugat III tidak menghubungi Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono (Penggugat) terkait ada Persilangan Kereta Api di Stasiun Rengas sehingga terjadi tabrakan dan adanya ketidak fokusan dan kelelahan Masinis yang disebabkan karena Jam kerja yang melebihi Perjanjian Kerja Bersama (PKB) serta Jadwal Dinas yang berubah ubah serta minimnya Fasilitas untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan yang disebabkan Manajemen yang kurang baik serta Pengawasan tentang Keselamatan Berkerja dikarenakan Tergugat II sehingga Tergugat I melakukan Pemutusan Hubungan Kerja Terhadap Wahono (Penggugat) dengan NIPP : 41943 sebagai Asisten Masinis ;
32. Bahwa terhadap perbuatan yang telah dilakukan oleh Tergugat I adalah keliru dalam hal penjatuhan Hukuman Disiplin Tingkat Berat kepada Penggugat, maka terhadap hal tersebut sepatutnya Tergugat I mengembalikan hak-hak Penggugat serta status Penggugat sebelum adanya Hukuman disiplin yang dikeluarkan oleh Tergugat I ;
33. Bahwa Karena adanya Perbuatan Tergugat I yang telah keliru mengenai penjatuhan Hukuman Disiplin Tingkat Berat maka Tergugat I harus dibebankan terhadap Uang selama Proses dan Gaji yang belum diterima oleh Penggugat ;
34. Bahwa adanya Pengembalian Upah proses merupakan upah yang harus dibayarkan oleh Tergugat kepada Penggugat selama proses perselisihan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) berlangsung sampai dengan diterbitkannya penetapan dari Lembaga Perselisihan Hubungan Industrial sebagaimana diatur dalam Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 2015 (SEMA No. 3 Tahun 2015) tentang Pemberlakuan Rumusan Hasil Rapat Pleno Mahkamah Agung Tahun 2015 Sebagai Pedoman Pelaksanaan Tugas Bagi Pengadilan,

Halaman 37 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

dalam huruf B Rumusan Hukum Kamar Perdata, nomor 2 Perdata Khusus, huruf f menyatakan bahwa :

*"Pasca Putusan MK Nomor: 37/PUU-IX/2011, tertanggal 19 September 2011 terkait dengan upah proses maka isi amar putusan adalah menghukum pengusaha membayar upah proses selama 6 (enam) bulan, kelebihan waktu dalam proses PHI sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial bukan lagi menjadi tanggung jawab para pihak" ;*

**35.** Bahwa terhadap Kerugian yang dialami oleh Penggugat adalah sejak tanggal 07 November 2022 adanya peristiwa tabrakan antara KA 3056 A yang dioperasikan oleh Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis/ Penggugat dengan KA 3031 A. maka Tergugat I melalui Surat Keputusan telah memberhentikan pekerja karena hukuman Disiplin Tingkat Berat terhadap Penggugat pada tanggal 21 Maret 2023 sehingga Penggugat sejak Februari 2023 tidak pernah mendapat gaji hingga perkara *a quo* didaftarkan kepada Pengadilan Negeri Kelas 1A Tanjungkarang ;

**36.** Bahwa Tergugat I harus membayar gaji Penggugat yang belum terbayar dengan rincian sebagai berikut :

- Gaji yang belum dibayar selama 8 (delapan) Bulan sebesar Rp. 13.992.777,- x 8 = Rp. 111.942.216,- (*seratus sebelas juta sembilan ratus empat puluh dua ribu dua ratus enam belas rupiah*) ;
- Upah Proses selama 6 (enam) bulan sebesar Rp. 13.992.777,- x 6 = Rp. 83.956.662,- (*delapan puluh tiga juta sembilan ratus lima puluh enam ribu enam ratus enam puluh dua rupiah*) ;
- Jumlah Gaji yang belum terbayar dan uang Proses berjumlah sebesar Rp. 195.898.878,- (*seratus sembilan puluh lima juta delapan ratus sembilan puluh delapan ribu delapan ratus tujuh puluh delapan rupiah*) ;

**37.** Bahwa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) yang dilakukan oleh Tergugat I sangatlah tidak layak dan tidak pantas dilakukan terhadap Penggugat karena tidak sesuai dengan syarat dan ketentuan sebagaimana diatur dalam Pasal 154 A ayat (1) butir (k) Undang-Undang Cipta Kerja, yang pada pokoknya menyatakan bahwa Pekerja yang melakukan pelanggaran haruslah diberikan surat peringatan

Halaman 38 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pertama, kedua, dan ketiga secara berturut-turut untuk paling lambat 6 (enam) bulan ;

Pasal 154 A Ayat (1) Butir (K) Undang-Undang Cipta Kerja :

*"Pekerja/Buruh melakukan pelanggaran ketentuan yang diatur dalam Perjanjian Kerja, Peraturan Perusahaan, atau Perjanjian Kerja Bersama dan sebelumnya telah diberikan surat peringatan pertama, kedua, dan ketiga secara berturut-turut masing-masing berlaku untuk paling lama 6 (enam) bulan kecuali ditetapkan lain dalam Perjanjian Kerja, Peraturan Perusahaan, atau Perjanjian Kerja Bersama" ;*

Yang dimaksud dengan kalimat pengecualian sebagaimana aturan tersebut di atas adalah apabila terdapat Peraturan Kerja Bersama antar Pengusaha dan Pekerja. Kendati demikian, Peraturan Kerja Bersama haruslah mengikuti aturan hukum di atasnya sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 52 Ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 35 Tahun 2021, yang pada pokoknya menyatakan bahwa yang dimaksud pelanggaran mendesak berupa :

1. Melakukan tindak pidana penipuan, pencurian, dan penggelapan barang atau uang milik Perusahaan ;
2. Memberikan keterangan palsu yang merugikan perusahaan ;
3. Melakukan pelanggaran dengan mabuk, mengonsumsi atau mengedarkan narkoba, psikotropika, dan zat adiktif lainnya di lingkungan kerja ;
4. Menyerang, mengancam, mengintimidasi, atau menganiaya teman sekerja dan pengusaha di lingkungan kerja ;
5. Dengan sengaja merusak barang milik perusahaan yang menimbulkan kerugian ;
6. Membocorkan rahasia perusahaan yang harus dirahasiakan, terkecuali untuk kepentingan negara ;
7. Melakukan tindak pidana di lingkungan perusahaan dengan ancaman pidana penjara lebih dari 5 (lima) tahun ;

Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, maka dengan ini Penggugat memohon kepada Yang Mulia Ketua Pengadilan Negeri Kelas I A Tanjung Karang c.q. Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini sekiranya berkenan memutus dengan amar putusan sebagai berikut :

## **DALAM POKOK PERKARA :**

Halaman 39 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

1. Mengabulkan Gugatan Penggugat untuk seluruhnya ;
2. Menyatakan Tergugat I telah keliru dalam hal penjatuhan Hukuman Disiplin Tingkat Berat terhadap Penggugat ;
3. Menyatakan Tergugat I dan Tergugat II telah lalai dengan tidak menerapkan dan melaksanakan Peraturan Menteri Nomor 24 tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian ;
4. Menyatakan Tergugat II telah lalai dengan tidak menerapkan waktu kerja dan hari kerja sebagaimana dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ;
5. Menyatakan Tergugat II telah lalai dan tidak bertanggungjawab sebagaimana tugas dan fungsinya untuk mengendalikan perjalanan Kereta Api sehingga terjadi kecelakaan terhadap Penggugat ;
6. Menyatakan Tidak Sah dan Batal Demi Hukum terhadap :
  - 1) Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.M/ KH.602/II/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja oleh Suparno NIPP. 46866 a.n. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Direktur SDM dan Umum dan diterima oleh Penggugat pada tanggal 13 Februari 2023 ;
  - 2) Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor SK.MC/ KH.606/III/1/SPA/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin an. Wahono tertanggal 21 Maret 2023 ;
7. Menyatakan bahwa Penggugat tidak melakukan Kesalahan Berat ;
8. Memerintahkan Tergugat I untuk memperkerjakan kembali terhadap Wahono (Penggugat) dengan NIPP : 41943 sebagai Asisten Masinis di Perusahaan Tergugat I ;
9. Memerintahkan Tergugat II untuk menerima kembali terhadap Wahono (Penggugat) dengan NIPP : 41943 sebagai Asisten Masinis, sebagaimana tempat Penggugat Bekerja di wilayah kewenangan Tergugat II ;
10. Menghukum Tergugat I untuk membayar gaji Penggugat yang belum pernah dibayarkan sejak Februari 2023 hingga Gugatan ini diajukan dengan rincian sebagai berikut :
  - Gaji yang belum dibayar selama 8 (delapan) Bulan sebesar Rp. 13.992.777,- x 8 = Rp. 111.942.216,- (seratus sebelas juta sembilan ratus empat puluh dua ribu dua ratus enam belas rupiah) ;
  - Upah Proses selama 6 (enam) bulan sebesar Rp. 13.992.777,- x 6 = Rp. 83.956.662,- (delapan puluh tiga juta sembilan ratus lima puluh enam ribu enam ratus enam puluh dua rupiah) ;

Halaman 40 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Jumlah Gaji yang belum terbayar dan uang Proses berjumlah sebesar Rp. 195.898.878,- (seratus sembilan puluh lima juta delapan ratus sembilan puluh delapan ribu delapan ratus tujuh puluh delapan rupiah) ;

11. Membebaskan biaya Perkara yang timbul dalam Perkara ini kepada Para Tergugat ;

Atau apabila Majelis Hakim Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Kelas 1A Tanjungkarang berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*) ;

Menimbang, bahwa pada persidangan yang telah ditentukan hadir Kuasa Penggugat dan Kuasa Tergugat I dan Kuasa Tergugat II, sedangkan Tergugat III tidak hadir dalam persidangan walaupun dipanggil secara sah dan patut serta tidak pula menyuruh orang lain untuk mewakili kepentingan dirinya di persidangan ;

Menimbang, bahwa Ketua Majelis Hakim menghimbau kepada Para Pihak untuk melaksanakan persidangan secara elektronik (e-litigasi) ;

Menimbang, bahwa atas pertanyaan dari Hakim Ketua Majelis tersebut Para Pihak setuju untuk melaksanakan persidangan secara elektronik (e-litigasi) ;

Menimbang, bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 154 ayat (1) RBg, Majelis Hakim telah berusaha mendamaikan kedua belah pihak, akan tetapi tidak berhasil, sehingga pemeriksaan perkara dilanjutkan dengan pembacaan gugatan yang keseluruhan isinya dipertahankan dan tidak ada perbaikan gugatan oleh Penggugat ;

Menimbang, bahwa terhadap gugatan Penggugat tersebut Tergugat I dan Tergugat II memberikan jawaban pada tanggal 12 Oktober 2023, yang pada pokoknya sebagai berikut :

## A. DALAM EKSEPSI

Bahwa dalam ilmu hukum terdapat bermacam-macam eksepsi, namun didalam praktek di persidangan terdapat dua macam eksepsi yang diajukan dalam jawaban yaitu yang pertama : eksepsi mengenai tidak berwenangnya hakim mengadili, dan yang kedua : eksepsi menyangkut formalitas gugatan. Bahwa dalam perkara *aquo* kami mengajukan eksepsi yang menyangkut formalitas gugatan yang menunjukkan kelemahan gugatan Penggugat dari segi formalitas gugatan, dalam hal gugatan tidak berdasarkan hukum oleh karena gugatan salah alamat, kepentingan hukum untuk mengajukan gugatan, gugatan tidak jelas dan kabur ;

## 1. GUGATAN PENGGUGAT KABUR (*OBSCUUR LIBEL*) :

Halaman 41 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- i. Berdasarkan Buku Hukum Acara Perdata Dalam Teori dan praktek karangan Nyonya Retno Sutantio, SH dan Iskandar Oeripkartawinata, SH, halaman 17 menyatakan "*Suatu gugatan harus memuat gambaran yang jelas mengenai duduk persoalan dengan kata lain dasar gugatan harus dikemukakan dengan jelas*". Dalam Hukum Acara Perdata bagian dari gugatan ini disebut *Fundamentum Petendi* atau *Posita*. Suatu *Posita*/ *Fundamentum Petendi* dianggap lengkap memenuhi syarat, harus memenuhi dua unsur yaitu harus berdasarkan fakta (*Feitelijkegronden*) dan berdasarkan Hukum (*Rechtsgronden*). Dalam surat gugatan harus pula dilengkapi dengan petitum, yaitu hal-hal yang diinginkan atau diminta oleh Penggugat agar diputuskan, ditetapkan atau diperintahkan oleh Hakim. Petitum ini harus lengkap dan jelas karena bagian penting dari surat gugatan ;
- ii. Dalam gugatannya Penggugat mendalilkan perihal tindakan pemutusan hubungan kerja sebagai perihal atau title gugatannya akan tetapi setelah membaca secara seksama keseluruhan dalil gugatan Penggugat, tanpa mengurangi rasa hormat kami kepada Penggugat, bahwasanya dalil gugatan Penggugat sebagaimana dasar hukum (*rechts grond*) dan dasar fakta (*fetelijke grond*) diajukannya dalam perkara *aquo* adalah salah atau keliru serta tidak beralasan hukum gugatan Penggugat tertanggal 06 Oktober 2023 sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 37 dari halaman 1 s/d halaman 33, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), oleh karena tanpa mengurangi rasa hormat kami kepada Penggugat, bahwasanya dalil gugatan Penggugat antara Perihal dan materi gugatannya Terkesan hanya sebatas sebagai formalitas beracara yang tanpa dasar yang timbul akibat kurangnya pemahaman Penggugat tentang Perselisihan Hubungan Industrial dan kekeliruan Penggugat dalam memahami jenis Perselisihan Hubungan Industrial itu sendiri, sehingga pada kesempatan yang berharga ini tanpa bermaksud menggurui Penggugat kami memandang perlu menyampaikan bahwasanya Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) merupakan peradilan khusus yang berada di Pengadilan Negeri. Peradilan khusus ini hanya menangani perkara khusus, yaitu perselisihan hubungan industrial, yang terdiri dari perkara-perkara perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dan perseisihan antar serikat pekerja, sehingga secara hukum kami tidak perlu menanggapi point per point dalil gugatan Penggugat ;

Halaman 42 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

iii. Bila dilihat lebih jauh lagi sesungguhnya yang diuraikan dalam posita gugatan Penggugat sendiri tidak jelas apa sebenarnya yang menjadi objek gugatan Penggugat dalam perkara *a quo*, bila diperhatikan secara seksama materi gugatan Penggugat sebelumnya yang dituntut oleh Penggugat dalam gugatannya sangat rancu dan saling bertentangan dimana serta terlihat mengambang, di satu sisi Pengugat dalam dalil gugatan Penggugat Perihal perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja), sisi kedua Penggugat dalam materi gugatannya mempermasalahkan sesuatu yang tidak ada kaitannya atau dengan kata lain bukan termasuk kualifikasi Perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja), Terkesan adanya kekeliruan pemahaman Penggugat tentang Perselisihan Hubungan Industrial dan kekeliruan Penggugat dalam memahami jenis Perselisihan Hubungan Industrial itu sendiri, sisi ketiga meminta untuk dipekerjakan Kembali dan upah sebelum ada putusan dalam perkara *aquo*, padahal secara hukum hal ini sangat bertentangan, dengan gugatan yang seperti ini terlihat Penggugat Keliru, sehingga menyebabkan gugatan Penggugat tidak jelas (*Obscuur Libel*), rancu dan terkesan kontradiktif antara *Feitelijkegronden* maupun didalam *Rechtsgronden* serta petitumnya ;

iv. Bahwa Tergugat I dan II secara tegas menyatakan dalam perkara *aquo* Penggugat tidak cermat menguraikan gugatannya bahkan dalil posita, petitum gugatan dengan peristiwa/kejadian yang sebenarnya jelas-jelas "*Contradiction In Terminis*" yang maksudnya bertentangan dan bertolak belakang satu dengan yang lain, sehingga membuat kabur gugatan atau setidak-tidaknya gugatan dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Onvankelijke Verklaard*) ;

## 2. KOMULASI GUGATAN PENGGUGAT KABUR DAN TIDAK JELAS :

a. Bahwa setelah membaca secara seksama keseluruhan dalil gugatan Penggugat, tanpa mengurangi rasa hormat kami kepada Penggugat, bahwasanya dalil gugatan Penggugat sebagaimana dasar hukum (*rechts grond*) dan dasar fakta (*fetelijke grond*) diajukannya dalam perkara *aquo* adalah salah atau keliru serta tidak beralasan hukum sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 37 dari halaman 1 s/d halaman 33, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), dimana gugatannya Penggugat mendalilkan perihal tindakan pemutusan hubungan kerja sebagai perihal atau title gugatannya akan tetapi jika dicermati gugatan Penggugat baik dalam posita maupun dalam petitumnya Penggugat telah menggabungkan

Halaman 43 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

antara tuntutan perselisihan pemutusan hubungan kerja dengan perselisihan kepentingan serta Perselisihan Hak, karena Penggugat dalam gugatannya disamping menuntut pembayaran hak - hak akibat putusnya hubungan kerja, Penggugat juga menuntut agar tentang dipekerjakan serta pembayaran upah proses sejak Maret 2023 ;

b. Menurut ketentuan Pasal 56 Undang - Undang No. 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial menyebutkan, bahwa "Pengadilan Hubungan Industrial bertugas dan berwenang memeriksa dan memutus setiap perselisihan yaitu, Perselisihan hak, Perselisihan Kepentingan, Perselisihan Pemutusan hubungan kerja, dan Perselisihan antar Serikat Pekerja/ Serikat Buruh dalam satu perusahaan," akan tetapi jika dalil posita gugatan Penggugat menggabungkan beberapa perselisihan dalam satu gugatan, maka yang diputus lebih dahulu dalam perkara *aquo* adalah apakah perselisihan pemutusan hubungan kerja (PHK) dan atau perselisihan Kepentingan ;

c. Oleh karena komulasi gugatan Penggugat kabur dan tidak jelas apakah menyangkut tentang perselisihan Kepentingan atau perselisihan pemutusan hubungan kerja, maka mohon kiranya Majelis Hakim menolak gugatan Penggugat atau setidaknya tidaknya menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*Niet Onvankelijke Verklaard*) ;

### 3. PETITUM TIDAK BERSESUAIAN DENGAN FAKTA HUKUM DAN DALIL GUGATAN :

I. Dalam gugatan yang telah diajukan Penggugat mendalilkan cukup jelas yang pada Perihalnya mengenai pemutusan hubungan kerja terhadap Penggugat yang dilakukan oleh para Tergugat. Yang mana pemutusan hubungan kerja yang dilakukan Tergugat I terhadap Penggugat dimaksud yang oleh Tergugat I dikaitkan dengan penerapan Pasal 169 ayat (2) Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, sebagaimana Penggugat dalilkan pada gugatan Penggugat, namun demikian ternyata Penggugat tidak menunjukkan secara jelas dan tegas perbuatan mana (Ayat (1) point a s/d f) yang dilakukan/ dilanggar oleh Para Tergugat sehingga dapat/ cukup alasan bagi Penggugat untuk melakukan pemutusan hubungan kerja (PHK) kepada lembaga penyelesaian perselisihan hubungan industrial ;

II. Pasal 169 ayat (1) dan (2) Undang - Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan menyebutkan sebagai berikut :

Halaman 44 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Ayat (1) :

“Pekerja/Buruh dapat mengajukan Permohonan Pemutusan Hubungan Kerja kepada lembaga penyelesaian perselisihan hubungan industrial dalam hal pengusaha melakukan perbuatan sebagai berikut :

- i. Menganiaya, menghina secara kasar atau mengancam pekerja/buruh;
- ii. Membujuk dan/ atau menyuruh pekerja/buruh untuk melakukan perbuatan yang bertentangan dengan peraturan perundang – undangan ;
- iii. Tidak membayar upah tepat waktu yang telah ditentukan selama 3 (tiga) bulan berturut - turut atau lebih ;
- iv. Tidak melakukan kewajiban yang telah dijanjikan kepada pekerja/buruh;
- v. Memerintahkan pekerja/buruh untuk melaksanakan pekerjaan diluar yang diperjanjikan ; atau
- vi. Memberikan pekerjaan yang membahayakan jiwa, keselamatan, kesehatan, dan kesusilaan pekerja/buruh sedangkan pekerjaan tersebut tidak dicantumkan pada perjanjian kerja ;

Ayat (2) :

“Pemutusan hubungan kerja dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) pekerja/buruh berhak mendapat uang pesangon (2) kali ketentuan Pasal 156 ayat (2), uang penghargaan masa kerja 1(satu) kali ketentuan Pasal 156 ayat (3), dan uang penggantian hak sesuai ketentuan Pasal 156 ayat (4) ;

Ayat (3) :

“Dalam hal Pengusaha dinyatakan tidak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) oleh lembaga penyelesaian perselisihan hubungan industrial maka pengusaha dapat melakukan pemutusan hubungan kerja tanpa penetapan lembaga penyelesaian perselisihan hubungan industrial dan pekerja/ buruh yang bersangkutan tidak berhak atas uang pesangon sesuai ketentuan pasal 156 ayat (2), dan uang penghargaan masa kerja sesuai ketentuan Pasal 156 ayat (3)” ;

III. Harus dipahami oleh Penggugat, dalam perkara *a quo* secara jelas faktanya bahwa Pengugat lah yang menyebabkan awal terjadinya pemutusan hubungan kerja, karena Penggugat telah melakukan suatu pelanggaran terhadap tata tertib peraturan perusahaan yaitu Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2023, bukan malah sebaliknya. Tergugat I dan II juga tidak pernah sekalipun melakukan salah satu perbuatan/ salah satu pasal yang merugikan

Halaman 45 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang teruat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Penggugat sebagaimana yang didalilkan Penggugat pada Pasal 169 Ayat (2) Jo. Ayat (1) di atas ;

IV. Maka berdasarkan argumentasi Tergugat I dan II yang cukup jelas di atas, ternyata tidak ada dasar hukum dan korelasi sama sekali dalam perkara *a quo* antara gugatan Penggugat dengan fakta yang sebenarnya, serta hasil mediasi yang diperantarai oleh Mediator antara Penggugat dengan Tergugat II, hal ini terbukti sebagaimana keluarnya anjuran Mediator Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung Nomor : 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juli 2023, Tergugat II telah memberikan jawaban yang pada intinya menolak anjuran tersebut oleh karena seluruh tahapan yang dimintakan dalam anjuran tersebut telah Tergugat II Penuhi sebelum melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat, sehingga menimbulkan kekaburan (*Obscuur Libel*), maka mohon kiranya Majelis Hakim menolak gugatan Penggugat atau setidaknya gugatan dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Onvankelije Verklaard*) ;

#### 4. GUGATAN TELAH MELANGGAR TATA CARA PENYELESAIAN PERSELISIHAN HUBUNGAN INDUSTRIAL SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 2 TAHUN 2004 TENTANG PENYELESAIAN PERSELISIHAN HUBUNGAN INDUSTRIAL :

1) Setiap Pengajuan gugatan harus dilampiri Anjuran dari mediator yang berada di setiap kantor instansi yang bertanggung jawab di bidang Ketenagakerjaan Kota/ Provinsi dalam perkara *a quo* di Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung, sekalipun mediasi antara Penggugat dan Tergugat II telah dilakukan, namun ternyata gugatan Penggugat di dalam tuntutan/ petitumnya, mengenai untuk mempekerjakan Kembali dan permohonan pemutusan hubungan kerja berdasarkan Pasal 169 ayat (2) sama sekali tidak ada dirundingkan dalam mediasi dan sama sekali tidak ada disebutkan dalam Anjuran Mediator Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung Nomor : 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juli 2023, sehingga Tergugat I dan II menganggap gugatan Penggugat tersebut diluar konteks/ materi perundingan mediasi, sehingga perundingan tersebut dianggap tidak pernah terjadi sama sekali, pada prinsipnya telah melanggar tata cara penyelesaian perselisihan hubungan industrial sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial ;

Halaman 46 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- 2) Selain itu dalil gugatan Penggugat antara Perihal dan materi gugatannya Terkesan hanya sebatas sebagai formalitas beracara yang tanpa dasar yang timbul akibat kurangnya pemahaman Penggugat tentang Perselisihan Hubungan Industrial dan kekeliruan Penggugat dalam memahami jenis Perselisihan Hubungan Industrial itu sendiri, sehingga pada kesempatan yang berharga ini tanpa bermaksud menggurui Penggugat kami memandang perlu menyampaikan bahwasanya Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) merupakan peradilan khusus yang berada di Pengadilan Negeri. Peradilan khusus ini hanya menangani perkara khusus, yaitu perselisihan hubungan industrial, yang terdiri dari perkara-perkara perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dan perselisihan antar serikat pekerja, sehingga secara hukum kami tidak perlu menanggapi point per point dalil gugatan Penggugat ;
- 3) Dengan demikian gugatan ini telah melanggar tata cara penyelesaian perselisihan hubungan industrial yang diatur dalam Pasal 83 ayat (1) Jo. Pasal 8 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial, sehingga oleh karenanya gugatan Penggugat haruslah dinyatakan ditolak atau setidaknya tidaknya gugatan dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Onvankelije Verklaard*) ;

Berdasarkan atas apa yang telah dikemukakan oleh Tergugat I dan II pada bagian eksepsi diatas, maka sangat beralasan hukum bagi Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara *a quo* untuk memutuskan dengan menyatakan gugatan Penggugat tidak atau kurang sempurna dan karenanya harus dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Onvankelijk verklaard*) ;

Apabila Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini tidak sependapat dengan Eksepsi kami tersebut di atas, maka Tergugat I dan II akan menyampaikan jawaban dalam pokok perkara sebagaimana diuraikan di bawah ini ;

## **B. POKOK PERKARA :**

1. Bahwa Tergugat I dan II tetap kepada dalil-dalil yang telah dipaparkan dalam eksepsi dan merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dengan dalil-dalil dalam pokok perkara dalam jawaban ini sehingga tidak perlu diulangi lagi ;
2. Bahwa Tergugat I dan II menolak dan menyangkal dengan tegas seluruh dalil-dalil gugatan yang diajukan Penggugat di dalam gugatannya tertanggal

Halaman 47 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

06 Oktober 2023 sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 37 dari halaman 1 s/d halaman 33, terkecuali yang diakui secara tegas di bawah ini ;

3. Bahwa benar Penggugat adalah mantan pekerja Tergugat II, yang tertidur pulas/ lelap bersama-sama pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, yang mana Pengugat juga telah mengetahui larangan-larangan yang dapat mengakibatkan pemutusan hubungan kerja dengan alasan kesalahan berat diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dan Pasal 52 ayat (4) huruf d PKB PT. Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 ;
4. Bahwa benar Tergugat I dan II telah melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) sesuai dengan tahapan yang telah ditentukan terhadap Penggugat terhitung sejak tanggal 03 Maret 2023, oleh karena Penggugat telah melakukan kesalahan tertentu sehingga perusahaan terpaksa mengambil tindakan tegas dengan alasan melakukan kesalahan berat ;
5. Bahwa tidak benar dalil gugatan Penggugat yang seolah-olah menyatakan Penggugat telah bekerja dengan baik dan mendapatkan Prestasi oleh karena Penggugat tidak pernah mendapat prestasi maupun piagam pada saat bertugas. Bahwa jika dibaca dengan seksama dalil Penggugat ini membuktikan ironi diri Penggugat sendiri yang disatu sisi menyatakan berprestasi disisi lain memberikan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*) dengan menyalahkan tempat kerjanya dahulu dan bahkan sedikitpun tidak ada penyesalan, seharusnya Penggugat paham perbuatan tersebut sangat merugikan Perusahaan sebagai garda terdepan Pemerintah dalam melayani masyarakat untuk pengangkutan baik manusia maupun barang yang faktor utamanya adalah keselamatan tak terbayangkan tragedi apa yang bisa terjadi jika Penggugat tetap bisa bekerja, seandainya Penggugat memahami hal tersebut tentu Penggugat tidak akan sampai mengajukan gugatan ini ;
6. Bahwa tidak benar dan salah atau keliru serta tidak beralasan hukum gugatan Penggugat tertanggal 06 Oktober 2023 sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 37 dari halaman 1 s/d halaman 33, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), karena fakta hukumnya seandainya Penggugat jujur bahwasanya

Halaman 48 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Penggugat memberikan informasi yang benar kepada kuasanya sehingga gugatan ini tidak perlu dimajukan, oleh karena fakta hukum yang sebenarnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah oleh karena Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, sehingga terbukti PHK terjadi akibat perbuatan Penggugat sendiri ;

7. Bahwa jika Penggugat mau jujur dan menyesali perbuatannya pada kuasa hukumnya dengan menyatakan yang sebenarnya dalam Pengakuannya, serta seandainya Penggugat memahami hal tersebut tentu Penggugat tidak akan sampai mengajukan gugatan ini, akan tetapi sebaliknya gugatan ini membuktikan ironi diri Penggugat sendiri yang seharusnya paham perbuatan tersebut sangat merugikan Perusahaan sebagai garda terdepan Pemerintah dalam melayani masyarakat untuk pengangkutan baik manusia maupun barang yang menempatkan Keselamatan sebagai hal yang utama dan terpenting, selain itu Penggugat seharusnya sadar bahwasanya Tempat dahulu Penggugat berdinis merupakan citra pemerintah dalam layanan publik yang keselamatan menjadi hal yang paling utama, sehingga tidur pulas pada saat sedang mengemudikan/ mengoperasikan Kereta Api merupakan hal yang tidak dapat ditawar oleh karena berimbas pada seluruh layanan Kereta Api Indonesia diseluruh indoneia bahkan dimata dunia Internasional tentang jaminan keselamatan penumpang serta bertentangan dengan kebijakan pemerintah yang semakin meningkatkan Akomodasi Angkutan umum termasuk kereta cepat. Maka Penggugat tidak lagi dapat dikategorikan sebagai Penggugat yang beritikad baik, oleh karena itu gugatan Penggugat patut untuk dikesampingkan ;

8. Bahwa dalil gugatan Penggugat yang menyatakan tentang kelebihan jam kerja dan kurangnya fasilitas petunjuk adalah salah atau keliru serta tidak benar, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), dimana Penggugat yang selalu minta untuk ditambah jam kerja sebagaimana Permintaannya akan tetapi Tergugat II sebagai Penanggungjawab telah melakukan sesuai Peraturan Dinas yang berlaku, dan Rambu-rambu serta fasilitas pendukung telah tersedia akan tetapi semua itu tidak terlihat oleh karena Penggugat terhitung keberangkatan sampai terjadi kecelakaan baru sekitar 6 jam atau belum

Halaman 49 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

mencapai 8 jam kerja, sehingga tidak ada kelebihan, serta Penggugat tidak melihat rambu-rambu dan peringatan serta Semboyan 7 disebabkan semata-mata oleh karena Penggugat tertidur pulas/ lelap Bersama masinisnya dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, oleh karena itu fakta hukumnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah dikarenakan Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya ;

Sehingga Tergugat I dan II sebagai citra dan garda terdepan wajah pemerintah dalam hal pengangkutan/ layanan publik barang maupun manusia. Jika Tergugat I dan II sebagai penanggungjawab tidak mengambil langkah dimaksud tentu sama halnya Pemerintah dan citra Para Tergugat hancur oleh karena Perbuatan yang dilakukan Penggugat selain melanggar Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2022-2024, juga bertentangan dengan Kebijakan Pemerintah yang semakin meningkatkan Akomodasi Angkutan umum termasuk kereta cepat. Maka terbukti PHK terjadi akibat perbuatan Penggugat sendiri, dimana seharusnya Penggugat sadar bahwasanya tidur pada saat mengoperasikan akomodasi umum (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) tidak hanya mengancam keselamatan Penggugat dan penumpangnya tapi juga masyarakat umum serta mencoreng citra transformasi umum yang sedang ditingkatkan kampanyenya menuju internasional, sehingga gugatan ini tidak perlu dimajukan, oleh karena itu gugatan Penggugat patut untuk dikesampingkan ;

9. Bahwa setelah membaca dan mempelajari secara seksama seluruh dalil gugatan Penggugat dalam perkara *aquo* pada bagian C Pokok Perkara, yang secara khusus tertuang dalam gugatannya dari halaman 8 s/d 31 tertanggal 06 Oktober 2023, Bahwasanya tanpa mengurangi rasa hormat kami kepada Penggugat dan tanpa bermaksud menggurui Penggugat, kami memandang perlu menyampaikan bahwasanya gugatan Penggugat harus memahami perihal atau title dengan posita dalam Perselisihan Hubungan Industrial (PHI), serta dalam penyampaian aturan harus lebih spesifik dan yang sesuai dengan perihal atau title gugatan tidak asal *copy paste* dan masukkan yang pada akhirnya merugikan Penggugat sendiri, oleh karena mengakibatkan gugatan Penggugat tidak jelas dan kabur serta diluar

Halaman 50 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

konteks perihal atau title gugatannya, dimana Penggugat harus terlebih dahulu memahami bahwasanya Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) merupakan peradilan khusus yang berada di Pengadilan Negeri. Peradilan khusus ini hanya menangani perkara khusus, yaitu perselisihan hubungan industrial, yang terdiri dari perkara-perkara perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dan perseisihan antar serikat pekerja ;

10. Bahwa salah atau keliru serta tidak beralasan hukum gugatan Penggugat pada bagian C Pokok Perkara, yang secara khusus tertuang dalam gugatannya dari halaman 8 s/d 31 tertanggal 06 Oktober 2023 khusus point 13 tentang Peristiwa yang sebenarnya terjadi dari sub point 1 s/d Point 10 halaman 8 s/d 12, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), oleh karena itu fakta hukumnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah dikarenakan Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya. Maka sangat berdasarkan hukum bagi Majelis Hakim untuk menolak seluruh gugatan Penggugat ;

11. Bahwa salah atau keliru serta tidak beralasan hukum gugatan Penggugat pada bagian C Pokok Perkara, yang secara khusus tertuang dalam gugatannya tertanggal 06 Oktober 2023 khusus point 14 s/d 23 tentang penafsiran subjektif Penggugat atas Peraturan/Ketentuan yang berlaku halaman 12 s/d 25, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), serta tidak pada tempatnya, Oleh karena itu Penggugat perlu memahami Perselisihan hak adalah perselisihan yang timbul karena tidak dipenuhinya hak, akibat adanya perbedaan pelaksanaan atau penafsiran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan, perjanjian kerja, peraturan perusahaan, atau perjanjian kerja Bersama dan Perselisihan kepentingan adalah perselisihan yang timbul dalam hubungan kerja karena tidak adanya kesesuaian pendapat mengenai pembuatan, dan/atau perubahan syarat-syarat kerja yang ditetapkan dalam perjanjian kerja, atau peraturan perusahaan, atau perjanjian kerja Bersama;

Halaman 51 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

12. Bahwa dengan membaca gugatan Penggugat pada bagian C Pokok Perkara, yang secara khusus tertuang dalam gugatannya dari halaman 8 s/d 31 tertanggal 06 Oktober 2023 khusus point 13 tentang Peristiwa yang sebenarnya terjadi dari sub point 1 s/d Point 10 halaman 8 s/d 12, telah membuktikan watak sebenarnya Penggugat dihubungkan dengan dalil-dalil gugatannya setelahnya oleh karena Penggugat sama sekali tidak merasa bersalah dan bahkan menyalahkan Perusahaan dan mencoba mendramatisir dengan mengabaikan ke Hak Asasi keluarga tanpa Penggugat sadari Penumpang dan Masyarakat umum juga punya hak asasi dan keluarga, sehingga dengan sangat berat hati Tergugat I dan II harus melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat untuk menghindari Pegawai lain mengikuti etitit dan disiplin yang buruk Penggugat bahkan lebih jauh demi kelangsungan bisnis layanan umum Perusahaan yang mengutamakan keselamatan, dimana Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya tidak dapat ditolelir. Bagaimana tidak seorang yang seharusnya menjamin keselamatan kereta api dan penumpang ternyata tertidur lelap Bersama-sama, sehingga sangat merugikan perusahaan juga merusak citra perusaan seolah-olah tidak sejalan dengan kebijakan pemerintah tentang Kampanye Angkutan Umum dan keselamatan taraf internasional ;

13. Bahwa setelah membaca secara seksama keseluruhan gugatan Penggugat, tanpa mengurangi rasa hormat kami kepada Penggugat, bahwasanya gugatan Penggugat tersebut terkesan seluruh dalil gugatan Penggugat ugul-ugalan sebagai bentuk kekeliruan Pemahaman Penggugat dalam memahami gugatan Perselisihan Hubungan Industrial, sehingga pada kesempatan yang berharga ini tanpa bermaksud menggurui Penggugat kami memandang perlu menyampaikan bahwasanya Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) merupakan peradilan khusus yang berada di Pengadilan Negeri. Peradilan khusus ini hanya menangani perkara khusus, yaitu perselisihan hubungan industrial, yang terdiri dari perkara-perkara perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dan perselisihan antar serikat pekerja, maka seharusnya Penggugat harus terlebih dahulu memahaminya sebelum mengajukan gugatannya oleh karena itu kekeliruan atau terkesan

Halaman 52 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

kegamangan Penggugat dalam memahaminya yang menjadi dasar gugatan ini. Maka secara hukum kami tidak perlu menanggapi point per point dalil gugatan Penggugat ;

Serta juga terkesan seluruh dalil gugatan Penggugat ugul-ugalan sebagai bentuk kekeliruan Pemahaman Penggugat tentang peraturan yang ada dan yang berlaku, salah satu contoh Undang-undang Nomor 11 tahun 2020, Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 2022, dan Undang-Undang Nomor 6 tahun 2023 tentang Cipta Kerja, dimana Tergugat mengutip Undang-undang Nomor 11 tahun 2020 pada bagian awal gugatannya sebagai dasar hukum dan mengutip Undang-Undang Nomor 6 tahun 2023, pada bagian akhir gugatannya sebagai dasar hukumnya, kami memandang perlu meluruskan pemahaman ini demi penegakan hukum bahwasanya Undang-undang Nomor 11 tahun 2020 tentang cipta Kerja telah diputus dengan Putusan Mahkamah Konstitusional Inkonstitusional sehingga tidak dapat diberlakukan, maka Mengisi kekosongan dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 2022 tentang Cipta Kerja sebagaimana dimudian ditetapkan menjadi Undang-Undang dengan Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, sehingga yang menjadi acuan adalah Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja dimana Undang-undang dimaksud juga belum dapat dijadikan dasar hukum oleh karena belum berlaku ;

**14.** Bahwa Sebagai bahan informasi bagi Majelis Hakim Yang Terhormat, dimana Tergugat I dan II melakukan pemutusan hubungan kerja karena Penggugat telah melakukan kesalahan dan pelanggaran yang sangat fatal yaitu Penggugat yang tidur pulas/ lelap, bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, dimana seharusnya Penggugat sadar bahwasanya Tempat dahulu Penggugat berdinasi merupakan cintra pemerintah dalam layanan publik yang keselamatan menjadi hal yang paling utama ;

Sehingga tidur lelap saat sedang mengemudikan/ mengoperasikan Kereta Api merupakan hal yang tidak dapat ditawar oleh karena berimbas pada seluruh layanan Kereta Api Indonesia diseluruh indonesia bahkan dimata dunia internasional tentang jaminan keselamatan penumpang serta bertentangan dengan kebijakan pemerintah yang semakin meningkatkan Akomudasi Angkutan umum termasuk kereta cepat., yang mana perbuatan

*Halaman 53 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk*



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

itu telah disepakati dalam Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 merupakan perbuatan yang fatal yang dapat diputus hubungan kerjanya. (vide Yurisprudensi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor : 759 K/Sip/1972 tanggal 5 mei 1976 *bahwa bila tindakan pihak yang dituduh melakukan, melawan, perbuatan melawan hukum ternyata masih dalam batas-batas wewenangnya, serta berdasarkan ilmu pengetahuan bidang yang bersangkutan maka tidaklah terdapat unsur-unsur melawan hukum pada tindakan-tindakan yang bersangkutan.* Maka demi hukum Tindakan PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) (Ic. Tergugat I dan II) adalah sah secara hukum ;

**15.** Bahwa dengan adanya pengakuan dari Penggugat, yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, dalam konteks Perkara *a quo* dapat dipahami hal ini merupakan suatu pengakuan yang sungguh-sungguh dari Penggugat bilamana memang Penggugat benar adanya telah melakukan perbuatan dimaksud ;

**a)** Menurut M. Yahya Harahap, SH dalam bukunya Hukum Acara Perdata halaman 722 Tentang Pengertian Pengakuan yang pada pokoknya menyebutkan : *“Keterangan itu merupakan pengakuan (Bekentenis Confession), bahwa apa yang didalilkan atau yang dikemukakan pihak lawan benar untuk keseluruhan atau sebagian “ ;*

**b)** Pengakuan yang diberikan dengan sukarela (*Voluntary*), bukan dengan paksaan baik secara fisik dan psikis, harus dianggap selamanya benar, tidak menjadi masalah apakah pengakuan itu mengandung kebohongan, Hakim mesti menerima dan menilainya sebagai pengakuan yang berisi kebenaran ;

**c)** Yang paling berwenang memberi atau melakukan pengakuan adalah principal atau pihak meteriil sendiri, yaitu yang langsung bertindak sebagai Penggugat atau Tergugat. Dalam Pasal 1925 KUH Perdata disebut *“dilakukan sendiri”* atau menurut versi Pasal 311 RGB/174 HIR, *“diucapkan”* sendiri oleh Principal ;

Halaman 54 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

d) Maka dasar dan alasan jawaban Tergugat I dan II tentang Pemutusan Hubungan Kerja telah sesuai Prosedur oleh karenanya berdasarkan Pasal 1923 KUHPdata, Pengakuan tersebut dikategorikan sebagai bukti yang sempurna, dari dan atas dasar itulah jawaban Para Tergugat tersebut bertambah kedudukan dan kualitasnya dan menjadi suatu kebenaran atau fakta hukum yang secara *imperative juridis* harus dipertimbangkan dan diterima sebagai kebenaran hukum ;

16. Bahwa PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) tempat dimana Penggugat bekerja mempunyai aturan perusahaan tersendiri berupa Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) dimana di dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) tersebut telah mengatur hak dan kewajiban para pihak serta mengatur larangan-larangan bagi karyawan yang apabila larangan tersebut dilanggar akan mengakibatkan hubungan kerja putus (PHK) karena alasan mendesak. Adapun larangan-larangan yang dapat mengakibatkan pemutusan hubungan kerja dengan alasan kesalahan berat diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dan Pasal 52 ayat (4) huruf d PKB PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 adalah sebagai berikut :

Pasal 50 ayat (2) huruf d :

Ayat 2 huruf d : Pelanggaran disiplin tingkat berat berupa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK).

Pasal 52 ayat (4) huruf d :

Ayat (4) : Hukuman disiplin Tingkat Berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dijatuhkan Kepada pekerja yang melakukan pelanggaran Disiplin dengan kriteria sebagai berikut :

- a. melakukan pelanggaran disiplin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), atau ayat (3) pada saat menjalani hukuman disiplin tingkat III.
- b. perbuatan Pekerja yang menimbulkan kerugian Perusahaan dengan nilai paling sedikit Rp1.000.000.000, (satu miliar rupiah) :
- c. karena kesengajaannya menyebabkan terjadinya KKA atau NKKA ;
- d. karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/atau kerugian materiel paling sedikit Rp 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit. Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang ;

Halaman 55 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- e. melakukan penipuan dengan mengatas namakan Perusahaan ;
- f. melakukan pemalsuan dokumen yang berdampak adanya tuntutan pihak luar dan/atau menimbulkan kerugian Perusahaan ;
- g. mengedarkan dan/atau mengonsumsi narkotika, psikotropika, dan zat adiktif lainnya/ narkoba secara ilegal, yang dibuktikan atau dikuatkan dengan hasil pemeriksaan laboratorium yang bersifat final dari pihak yang berwenang ;
- h. melakukan perbuatan asusila perjudian, mengonsumsi, dan/atau mengedarkan minuman beralkohol di lingkungan Perusahaan ;
- i. menyerang, menganiaya, mengancam atau mengintimidasi sesama Pekerja yang mengakibatkan trauma atau ketakutan ;
- j. mengajak, membujuk dan/atau memaksa Pekerja lainnya untuk melakukan perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan dan/ atau peraturan Perusahaan ;
- k. membongkar dan/atau membocorkan rahasia Perusahaan yang dikategorikan rahasia oleh peraturan yang berlaku ;
- l. Pekerja yang melakukan tindak pidana dan telah mendapat putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap berupa hukuman penjara dan/ atau hukuman kurungan ;
- m. khusus untuk pelanggaran dikarenakan Kedinasan dan Pekerja dinyatakan bersalah berdasarkan putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap dengan putusan hukuman penjara lebih dari 1 (satu) tahun ;
- n. Pekerja karena dalam proses perkara pidana tidak dapat melaksanakan tugas selama 6 (enam) bulan berturut turut ;
- o. untuk kepentingan pribadi membuat perjanjian mengatasnamakan Perusahaan yang tidak sesuai ketentuan berakibat merugikan Perusahaan ;
- p. menerima pemberian berupa uang atau barang yang besarnya melebihi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dari Pekerja maupun orang lain yang dengan pemberian tersebut patut diketahui atau patut diduga mempengaruhi baik seluruh ataupun sebagian keputusan Kedinasan yang menjadi tanggung jawabnya ;

Halaman 56 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- q. menginvestasikan uang Perusahaan secara tidak sah dan/atau melakukan rekayasa tingkat bunga ;
- r. melakukan pencurian atau penggelapan barang dan/atau uang milik perusahaan ; dan/ atau
- s. melakukan tindak kejahatan terorisme ;

17. Bahwa Pekerja yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ayat (4) huruf d di atas, dapat dilakukan pemutusan hubungan kerja secara serta merta tanpa mendapat uang pesangon, penghargaan masa kerja, uang penggantian hak maupun kompensasi lainnya, kecuali hak-hak seperti gaji, sisa cuti yang belum diambil. Sehingga segala Tindakan Tergugat I dan II untuk Pelanggaran disiplin tingkat berat berupa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) adalah sah secara hukum, yang mana hal ini juga sejajar/ paralel dengan Yurisprudensi Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor : 759 K/Sip/1972 tanggal 5 Mei 1976 *bahwa bila tindakan pihak yang dituduh melakukan, melawan, perbuatan melawan hukum ternyata masih dalam batas-batas wewenangnya, serta berdasarkan ilmu pengetahuan bidang yang bersangkutan maka tidaklah terdapat unsur-unsur melawan hukum pada tindakan-tindakan yang bersangkutan ;*

18. Bahwa setelah melalui seluruh rangkaian upaya Pemeriksaan yang dilakukan Tergugat I dan II, barulah kemudian pada tanggal 19 Januari 2023 pihak PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) menerbitkan surat pemutusan hubungan kerja berdasarkan hasil Pemeriksaan CO atas pelanggaran yang Penggugat lakukan yakni perbuatan Penggugat sendiri yang melakukan karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang, dimana hal ini sangat merugikan bisnis pelayanan publik dan merusak citra perusahaan tersebut apalagi Penggugat pada bagian masinis yang langsung dapat mengancam kelancaran dan keselamatan seluruh Pengguna layanan maupun Masyarakat umum, yang tentu telah melanggar Perjanjian Kerja Bersama yang berlaku di PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 ;

19. Bahwa dengan demikian ditegaskan sekali lagi atas perbuatan Penggugat (Ic. Wahono) dimaksud jelas menunjukkan suatu sikap/ tingkah laku yang

Halaman 57 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

dapat merugikan perusahaan terlebih lebih lagi perbuatan tersebut dilakukan pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan, ini bukti menunjukkan contoh yang buruk bagi karyawan lainnya, yang mana hal tersebut merupakan perbuatan tercela/ buruk yang telah melanggar nilai-nilai/ kultur perusahaan maupun bangsa yang terus-terus menerus ditegaskan kepada seluruh karyawan untuk selalu berperilaku jujur, berdisiplin, dan bekerja dengan baik sesuai dengan aturan yang berlaku dan tidak melakukan perbuatan yang menyimpang yang bertentangan dengan hukum yang berlaku dan merusak citra Perusahaan sebagai layanan angkutan publik ;

20. Bahwa selanjutnya setelah membaca secara seksama keseluruhan dalil gugatan Penggugat, tanpa mengurangi rasa hormat kami kepada Penggugat, bahwasanya dalil gugatan Penggugat sebagaimana dasar hukum (*rechts grond*) dan dasar fakta (*feitelijke grond*) diajukannya dalam perkara *aquo* adalah salah atau keliru serta tidak beralasan hukum gugatan Penggugat tertanggal 06 Oktober 2023 sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 38 dari halaman 1 s/d halaman 30, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), oleh karena tanpa mengurangi rasa hormat kami kepada Penggugat, bahwasanya dalil gugatan Penggugat antara Perihal dan materi gugatannya Terkesan hanya sebatas sebagai formalitas beracara yang tanpa dasar yang timbul akibat kurangnya pemahaman Penggugat tentang Perselisihan Hubungan Industrial dan kekeliruan Penggugat dalam memahami jenis Perselisihan Hubungan Industrial itu sendiri, sehingga pada kesempatan yang berharga ini tanpa bermaksud menggurui Penggugat kami memandang perlu menyampaikan bahwasanya Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) merupakan peradilan khusus yang berada di Pengadilan Negeri. Peradilan khusus ini hanya menangani perkara khusus, yaitu perselisihan hubungan industrial, yang terdiri dari perkara-perkara perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dan perseisihan antar serikat pekerja, sehingga secara hukum kami tidak perlu menanggapi point per point dalil gugatan Penggugat;

Dimana jelas ada perbedaan perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja), dengan perselisihan hak, perselisihan kepentingan, untuk itu dalam kesempatan yang baik ini kami hendak menyampaikan bahwasanya

Halaman 58 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

gugatan Penggugat jelas dan nyata telah salah dan kabur serta tidak jelas, sehingga demi hukum haruslah ditolak atau setidaknya tidak dapat diterima oleh karena Perselisihan hak adalah perselisihan yang timbul karena tidak dipenuhinya hak, akibat adanya perbedaan pelaksanaan atau penafsiran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan, perjanjian kerja, peraturan perusahaan, atau perjanjian kerja bersama, dan Perselisihan kepentingan adalah perselisihan yang timbul dalam hubungan kerja karena tidak adanya kesesuaian pendapat mengenai pembuatan, dan/atau perubahan syarat-syarat kerja yang ditetapkan dalam perjanjian kerja, atau peraturan perusahaan, atau perjanjian kerja bersama ;

Selain itu kami menganggap perlu menyampaikan bahwasanya selain gugatan Penggugat tidak tepat atau cermat dalam perihal atau title dengan posita dan petitum, juga salah dan keliru dalam mengajukannya, dimana jelas Penggugat juga mengajukan gugatan kepada subuh tempat yang tidak ada administrasinya atau tidak ada hubungannya hanya sebatas tempat singkah tanpa kewenangan administrasi apapun atau dengan kata lain tidak memenuhi syarat sebagai subjek hukum sehingga demi kian pula tidak memenuhi syarat untuk diajukan gugatan (ic. Pusat Pengendali Operasi Kereta Api (Pusdal Opka) Sumatera Selatan/Tergugat III), jika mengikuti cara berpikir Penggugat yang tidak jelas dan cermat dalam mengajukan pihak atau terkesan kurang terkonsep. Maka seharusnya penggugat juga mengajukan gugatan ke Kementerian BUMN dan Kementerian Ketenagakerjaan yang telah mensyahkan Perjanjian Kerja Besama serta selaku Pengawas. Maka gugatan Penggugat cacat *plurium litis consortium* karena terdapat kekurangan pihak yang ditarik sebagai Tergugat ;

21. Bahwa Tergugat I dan II sangat tidak bisa memberikan toleransi bagi semua karyawan yang melakukan perbuatan yang dapat merugikan perusahaan terutama Perbuatan tidur pulas/ lelap pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan, oleh karena dalam Doktrin layanan Tergugat I dan II keselamatan adalah hal yang utama sebagai layanan publik, serta dapat mengancam keselamatan seluruh pengguna layanan perusahaan, yang pada akhirnya cepat atau lambat dapat menghancurkan perusahaan ;

Maka agar tidak menimbulkan *preseden* yang tidak baik dikemudian hari dan untuk menghindari tragedi yang lebih besar atau untuk mengembalikan kepercayaan Masyarakat terhadap layanan Perusahaan PT Kereta Api

Halaman 59 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Indonesia (*Persero*), sehingga Tergugat I dan II dalam hal ini setelah melalui semua rangkaian yang dipersyaratkan oleh peraturan yang berlaku untuk itu, Tergugat I dan II terpaksa mengambil langkah yang tegas dengan melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat terhitung sejak tanggal 03 Maret 2023 sesuai surat Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Nomor : SK.M/KH.602/II/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja Atas Nama Wahono NIPP 41943 ;

22. Bahwa Tergugat I dan II memberikan argumentasi hukum terhadap dalil posita Penggugat yang seolah-olah menyatakan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap diri Penggugat secara sepihak dan bertentangan dengan Peraturan adalah tidak benar adanya oleh karena fakta hukumnya Tergugat I dan II telah melakukan PHK sesuai atau melalui prosedur yang diamanatkan undang-undang dan telah didasari atas peraturan perundang-undangan yang berlaku. Seharusnya Penggugat mencermati baik-baik bahwa pemutusan hubungan kerja (PHK) yang dilakukan Tergugat I terhadap Penggugat dalam perkara *aquo*, berdasarkan atau akibat dari perbuatan Penggugat sendiri yang melakukan karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 4.000.000.000,- (*empat miliar rupiah*) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 1.000.000.000,- (*satu miliar rupiah*) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang, yang sanksinya diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 dimaksud ;

23. Bahwa Penggugat harus memahami akan keberadaan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 yang secara jelas dan tegas mengatur mengenai perbuatan-perbuatan yang sifatnya merugikan perusahaan termasuk kesalahan dan pelanggaran yang Penggugat lakukan dapat diputus hubungannya dengan alasan kesalahan berat secara serta merta tanpa mendapat uang pesangon, penghargaan masa kerja, uang penggantian hak maupun kompensasi lainnya kecuali hak-hak seperti sisa gaji dan sisa cuti yang belum diambil. Adapun Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 ini dibuat berdasarkan adanya kesepakatan antara Pihak Manajemen dan Pihak Serikat Pekerja serta telah mendapat pengesahan dan didaftarkan di Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia ;

Halaman 60 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Di dalam KUH Perdata dikenal dengan adanya *asas Pacta Sunt Servanda* yang maksudnya adalah “*Bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi yang membuatnya, artinya dengan adanya konsensus dari para pihak, maka kesepakatan itu menimbulkan kekuatan mengikat perjanjian sebagaimana layaknya undang-undang*”. Perlu dipahami oleh Penggugat Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 yang dibuat berdasarkan kesepakatan tersebut merupakan suatu produk undang-undang yang harus ditaati dalam konteks hubungan kerja dan keberadaannya diakui oleh negara, sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Jo. Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia No. 28 tahun 2014 Tentang Tata Cara Pembuatan dan Pengesahan Peraturan Perusahaan serta Pembuatan dan Pendaftaran Perjanjian Kerja Bersama. *Merujuk pada asas Pacta Sunt Servanda* yang diuraikan di atas, maka Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) yang berlaku di tingkat perusahaan Tergugat mempunyai kekuatan hukum yang mengikat bagi masing-masing pihak yang semestinya harus dipahami dan dipatuhi oleh seluruh karyawan ;

24. Perlu juga dipahami oleh Penggugat keberadaan Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 ini sifatnya wajib ditaati dan dijalankan bagi masing-masing pihak baik itu pihak perusahaan maupun pihak karyawan yang bekerja di perusahaan PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) sebagaimana yang diperintahkan oleh Pasal 126 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, sehingga dapat dipahami bahwasanya dengan adanya Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ini seluruh Pegawai/ karyawan mempunyai kewajiban untuk mentaati dan mematuhi seluruh isi pasal-pasal yang tertuang dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) tersebut tanpa terkecuali ;

Oleh karena itu ditegaskan pemutusan hubungan kerja yang dilakukan oleh Tergugat I dan II terhadap Penggugat sudah sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku sebagaimana yang diatur dalam hal ini telah sesuai prosedurnya dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Pasal 126 Ayat (1) Jo. Pasal 50 ayat (2) huruf d dan Pasal 52 ayat (4) huruf d PKB PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode yang diuraikan berikut :

Pasal 126 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 :

Halaman 61 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

"Pengusaha, Serikat Pekerja/Serikat Buruh dan Pekerja/Buruh wajib melaksanakan ketentuan yang ada dalam Perjanjian Kerja Bersama".

Pasal 50 ayat (2) huruf d :

Ayat 2 huruf d : Pelanggaran disiplin tingkat berat berupa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK).

Pasal 52 Ayat (4) huruf d :

Ayat (4) " Hukuman disiplin Tingkat Berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dijatuhkan kepada pekerja yang melakukan pelanggaran disiplin dengan kriteria sebagai berikut : *Huruf d : karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit. Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang ;*

25. Bahwa Terhadap Anjuran Mediator Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung Nomor : 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juli 2023. Yang mana Tergugat I dan II sebelum melakukan Pemutusan Hubungan Kerja Terhadap Penggugat, Tergugat I dan II telah melakukan seluruh rangkaian sesuai dengan aturan yang berlaku, dan PHK yang dilakukan Tergugat I dan II merupakan pelaksanaan apa yang telah disepakati di dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB)" ;

26. Bahwa tentang tuntutan Penggugat mengenai uang proses (selama dalam proses hukum), maka Tergugat secara tegas sampaikan, di dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Pasal 93 telah mengatur dengan jelas bahwa "*Upah Pekerja tidak akan dibayar apabila pekerja tidak melakukan pekerjaannya*", Dalam penjelasannya : "*ketentuan ini merupakan asas yang pada dasarnya berlaku untuk semua pekerja/buruh, kecuali apabila pekerja/buruh yang bersangkutan tidak dapat melakukan pekerjaan bukan karena kesalahannya*", sehingga perusahaan terpaksa mengambil tindakan tegas dengan alasan mendesak untuk melakukan PHK terhadap Penggugat sesuai Pasal 52 ayat (4) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2022-2024 terhitung tanggal 03 Maret 2023 ;

27. Bahwa Tergugat I dan II tidak menanggapi point per point dalil-dalil Gugatan Pengggat oleh karena gugatan Penggugat sangat membingungkan dan tidak jelas dikarenakan terjadi ketidak sinkronan

Halaman 62 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

antara perihal atau title dengan posita dalam Perselisihan Hubungan Industrial (PHI), serta kekeliruan atau kesalah pahaman Penggugat atas Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) merupakan peradilan khusus yang berada di Pengadilan Negeri. Peradilan khusus ini hanya menangani perkara khusus, yaitu perselisihan hubungan industrial, yang terdiri dari perkara-perkara perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dan perselisihan antar serikat pekerja, sebagai akibat ketidak jujuran Penggugat dalam memberikan peristiwa yang sebenarnya dan kesalah pahaman penggugat dalam penafsiran subjektif Penggugat atas Peraturan/Ketentuan, serta masih banyak lagi dalil-dalil Penggugat yang saling bertentangan, seharusnya Suatu *Posita/Fundamentum Petendi* dianggap lengkap memenuhi syarat, harus memenuhi dua unsur yaitu harus berdasarkan fakta (*Feitelijkegronden*) dan berdasarkan Hukum (*Rechtsgronden*). Maka oleh karena ketidak sinkronan antara posita yang saling bertantangnya dalil-dalil sebagaimana kami sampaikan diatas sangat beralasan hukum bagi yang Mulia Majelis Hakim untuk menolak gugatan Penggugat seluruhnya ;

28. Bahwa lebih lanjut berdasarkan Buku Hukum Acara Perdata Dalam Teori dan praktek karangan Nyonya Retno Sutantio, SH dan Iskandar Oeripkartawinata, SH, halaman 17 menyatakan "*Suatu gugatan harus memuat gambaran yang jelas mengenai duduk persoalan dengan kata lain dasar gugatan harus dikemukakan dengan jelas*". Dalam Hukum Acara Perdata bagian dari gugatan ini disebut *Fundamentum Petendi* atau *Posita*. Suatu *Posita/Fundamentum Petendi* dianggap lengkap memenuhi syarat, harus memenuhi dua unsur yaitu harus berdasarkan fakta (*Feitelijkegronden*) dan berdasarkan Hukum (*Rechtsgronden*). Dalam surat gugatan harus pula dilengkapi dengan petitum, yaitu hal-hal yang diinginkan atau diminta oleh Penggugat agar diputuskan, ditetapkan atau diperintahkan oleh Hakim. Petitum ini harus lengkap dan jelas karena bagian penting dari surat gugatan ;

29. Bahwa Para Tergugat (I, dan II) selaku Penanggungjawab menganggap tidak perlu menanggapi point per point dalil-dalil Gugatan Penggugat dalam gugatannya tertanggal 06 Oktober 2023 sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 37 dari halaman 1 s/d halaman 33, oleh karena secara substansi keseluruhannya substansi maupun dasar hukum (*rechts grond*) dan dasar fakta (*fetelijke grond*) gugatan Penggugat telah dibantah sebagaimana kami kemukakan diatas, bahwasanya seluruh dalil gugatan Penggugat merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung

Halaman 63 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

menyesatkan (*fallacy*), tentang PHK Penggugat terkait masalah jam kerja dan kekurangan fasilitas pendukung, dimana Penggugat yang selalu minta untuk ditambah jam kerja sebagaimana Permintaannya akan tetapi Tergugat II sebagai Penanggungjawab telah melakukan sesuai Peraturan Dinas yang berlaku, dan Rambu-rambu serta fasilitas pendukung telah tersedia akan tetapi semua itu tidak terlihat, oleh karena Penggugat bersama Masinisnya Ardiyansah dalam gugatan Terpisah terhitung keberangkatan sampai pada saat kecelakaan tertidur pulas/ lelap dan terjadi kecelakaan baru sekitar 6 jam atau belum mencapai 8 jam kerja sehingga tidak ada kelebihan, serta Penggugat tidak melihat rambu-rambu dan peringatan serta Semboyan 7 disebabkan semata-mata oleh karena Penggugat tertidur pulas/ lelap Bersama-sama, dimana Penggugat Bersama Masinisnya Ardiyansah dalam gugatan Terpisah baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, oleh karena itu fakta hukumnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah dikarenakan Penggugat yang tidur pulas/ lelap dengan masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya. Maka sangat berdasarkan hukum bagi Majelis Hakim untuk menolak atau setidak-tidaknya tidak dapat diterima (*Niet Onvankelijke Verklaard*) seluruh gugatan Penggugat ;

Dari uraian dan argumentasi hukum sebagaimana yang telah diuraikan ternyata Tergugat I dan II dapat membuktikan argumentasinya membantah seluruh gugatan Penggugat, dan sebaliknya ternyata dalil dan fakta hukum di atas, Penggugat tidak dapat membuktikan posita maupun petitumnya atau bahkan adanya ketidak sinkronan antara perihal atau title gugatan dengan posita dan Petitum serta adanya petitum yang satu dengan yang lainnya saling bertentangan sehingga demi hukum gugatan Penggugat harusnya dinyatakan ditolak ;

Berdasarkan uraian-uraian dan argumentasi hukum di atas, maka Tergugat I dan II dengan ini memohon kepada yang Terhormat Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili Perkara Register Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk ini, berkenan untuk memberi putusan yang amarnya sebagai berikut :

## MENGADILI

### DALAM EKSEPSI

A. Mengabulkan Eksepsi Tergugat I dan II untuk Seluruhnya ;

Halaman 64 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

B. Menyatakan Gugatan Penggugat Tidak Dapat Diterima (*Niet Onvankelijke Verklaard*) ;

## DALAM POKOK PERKARA

1. Menolak Gugatan Penggugat untuk seluruhnya atau setidaknya menyatakan Gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*Niet Onvankelijke Verklaard*) ;
2. Menerima dan mengabulkan jawaban Tergugat I dan II ;
3. Menetapkan hubungan kerja antara Tergugat I dengan Penggugat putus berdasarkan Pasal 52 ayat (4) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 terhitung tanggal 03 Maret 2023 ;
4. Membebaskan biaya yang timbul dalam perkara ini kepada Penggugat ;

Atau, apabila Majelis Hakim Perselisihan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Tanjungkarang yang memeriksa dan mengadili perkara ini berpendapat lain mohon putusan hukum yang seadil - adilnya (*ex aequo et bono*) ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Penggugat telah mengajukan Replik tanggal 5 Desember 2023 dan Tergugat I dan Tergugat II telah pula mengajukan Duplik tanggal 12 Desember 2023 sebagaimana tercantum dalam berita acara;

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalil-dalil gugatannya, Penggugat dipersidangan tidak mengajukan bukti surat beranda **P-1 s/d P-25** sebagai berikut :

1. Fotokopi Kartu Pegawai An. Wahyono NIPP. 41943, diberi tanda bukti P-1 ;
2. Fotokopi Buku catatan Jam kerja Awak sarana Perkeretaapian An. Wahyono NIPP. 41943, diberi tanda bukti P-2 ;
3. Fotokopi Surat Keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api No. SS/KP/15333/SK/1994 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api tanggal 1 Desember 1994, diberi tanda bukti P-3 ;
4. Fotokopi Surat Tanda Pendididkan dan pelatihan (STTPP) No. 2053/P2/ Prajab.II/VI/Dik/94 tanggal 29 Desember 1994 An. Wahyono, diberi tanda bukti P-4 ;
5. Fotokopi Surat Tanda Tamat Pendididkan dan Pelatihan (STTPP) No. 1070/ P2/DF3/Mas/V/T/1995 tanggal 29 September 1995 An. Wahyono NIPP. 41943, diberi tanda bukti P-5 ;
6. Fotokopi Daftar Nilai An. Wahyono NIPP. 41943, diberi tanda bukti P-6 ;

Halaman 65 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

7. Fotokopi Keputusan Direksi perusahaan Umum kereta Api No. I.12/KP1866/SK/1996 Tanggal 20 Mei 1996 Tentang Pengangkatan Calon Pegawai Menjadi Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api, diberi tanda bukti P-7 ;
8. Fotokopi Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) No. KEP.U/KP.301/VI/1/KA-99 Tentang Pengangkatan Pegawai PT. Kereta Api tanggal (Persero) 1 Juni 1999, diberi tanda bukti P-8 ;
9. Fotokopi Surat Keterangan Uji Ulang dan Pendidikan lapangan No. 020/Upt Lok Tnk/I/2009 tanggal 20 Januari 2009, diberi tanda bukti P-9 ;
10. Fotokopi Sertifikat Kompetensi, diberi tanda bukti P-10 ;
11. Fotokopi Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) No. KEP.DIR/KP.302/III/36/KA-2015 Tentang Kenaikan Pangkat Pegawai PT. Kereta Api (Persero), diberi tanda bukti P-11 ;
12. Fotokopi Piagam Penghargaan No. KEP.M/KP.005/IX/842/KA-2015 tanggal 28 September 2015, diberi tanda bukti P-12 ;
13. Fotokopi Piagam Penghargaan No. KH.403/IX/3324/SAP/KA-2020, diberi tanda bukti P-13 ;
14. Fotokopi Surat Keterangan Kecakapan Pemahaman Lintas, Tarahan sampai dengan Tangjungkarang PP, diberi tanda bukti P-14 ;
15. Fotokopi Surat Keterangan Kecakapan Pemahaman Lintas, Ketapang sampai dengan Tangjungkarang PP, diberi tanda bukti P-15 ;
16. Fotokopi Curriculum Vitae, diberi tanda bukti P-16 ;
17. Fotokopi Perincian pembayaran penghasilan pekerja UP dan Tunjangan tetap dan Perincian pembayaran penghasilan pekerja UP dan Tunjangan tidak tetap, diberi tanda bukti P-17 ;
18. Fotokopi Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. SK.M/KH.602/I/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja An. Wahono NIPP 41943, diberi tanda bukti P-18 ;
19. Fotokopi Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) No. SK.MC/KH.606/III/1/SAP/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin, diberi tanda bukti P-19 ;
20. Fotokopi Print Out Surat Keterbatasan Sarana dan Prasarana, diberi tanda bukti P-20 ;
21. Fotokopi Print Out Jumlah Masinis yang tidak Sesuai dengan kebutuhan, diberi tanda bukti P-21 ;
22. Fotokopi Anjuran Mediator Dinas Tenaga kerja Kota Bandar Lampung No. 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juni 2023, diberi tanda bukti P-22 ;
23. Fotokopi Risalah Perundingan Dinas Tenaga Kerja Kota Bandar Lampung, diberi tanda bukti P-23 ;

Halaman 66 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

24. Foto kopi Surat keputusan Direksi Perusahaan Umum Kereta Api No. KEP. U/KP.601/V/45/KA-99 Tentang Pengalihan Status Pegawai Perusahaan Umum Kereta Api Menjadi Pegawai/ Calon Pegawai PT. Kereta Api Indonesia (Persero), diberi tanda bukti P-24 ;

25. Foto kopi Keadaan pada saat sebelum terjadinya Kecelakaan Kereta Api, diberi tanda bukti P-25 ;

Menimbang, bahwa bukti-bukti foto copy surat tersebut telah bermaterai cukup dan telah ditunjukkan serta dicocokkan dengan aslinya, kecuali P-1, P-17 berupa print out, P-20 berupa print out, P-21 dan P-25 berupa foto copy dari foto copy dan tidak ada aslinya ;

Menimbang, bahwa untuk mempertahankan dalil sangkalannya Tergugat I dan Tergugat II dipersidangan tidak mengajukan bukti surat bertanda **T.I/ II-1 s/d T.I/ II-17** sebagai berikut :

1. Fotocopy Akta No. 09 Tanggal 02 Nopember 2022 oleh Notaris Nining Puspitaningtyas, SH, Sp.I., MH Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Kereta Api Indonesia, diberi tanda bukti T.I/ II-1 ;
2. Fotokopi Salinan Keputusan Menteri badan Usaha Milik Negara Selaku Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Kereta Api Indonesia Nomor: SK-28/MBU/01/2021 Tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Anggota-Anggota Direksi Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia tanggal 25 Januari 2021, diberi tanda bukti T.I/ II-2 ;
3. Fotokopi Keputusan Direksi PT Kereta ASpi Indonesia (Persero) No:SK.U/KH.608/II/29/SAP/KA-2023 Tentang Mutasi Dilingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tanggal 11 Januarui 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-3 ;
4. Fotokopi Pertjanjian kerja Bersamaantara PT Ketera Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode 2022-2024 tanggal 16 Agustus 2022, diberi tanda bukti T.I/ II-4 ;
5. Fotokopi Risalah Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Secara Bipartit tanggal 22 Februari 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-5 ;
6. Fotokopi Risalah Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Secara Bipartit ke-2 tanggal 2 Maret 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-6 ;
7. Fotokopi Risalah Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial (Mediasi Satu) tanggal 3 Mei 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-7 ;

Halaman 67 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

8. Fotokopi Risalah Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial (Mediasi kedua) tanggal 10 Mei 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-8 ;
9. Fotokopi Berita Acara Pemeriksaan Pekerja An, Wahono NIPP. 41943 tanggal 20 Nopember 2022, sesuai aslinya diberi tanda bukti T.I/ II-9 ;
10. Rekaman Berita Acara Pemeriksaan Pekerja An, Wahono NIPP. 41943 tanggal 20 Nopember 2022, (berbentuk *flash disk* dilampirkan dalam berkas) diberi tanda bukti T.I/ II-10 ;
11. Fotokopi Laporan Pemeriksaan TIM Investigasi No.KH.506/XI/1/RH/DV.4-2022, KKA : BLP KA 3031A dijalur 1 Rengas dari arah berlawanan PLB KA 3056A Masuk jalur 1 Stasiun Rengas tanggal 30 Nopember 2022, diberi tanda bukti T.I/ II-11 ;
12. Fotokopi Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No. SK.M/KH.602/II/KA-2-23 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja atas nama Wahono, NIPP 41943, diberi tanda bukti T.I/ II-12 ;
13. Fotokopi Surat PT. KAI No. KH.308/III/48/SAP/KA-2023 Perihal Penyampaian Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) tanggal 21 Maret 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-13 ;
14. Fotokopi Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) No. SK.MC/KH.606/III/1/SAP/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin tanggal 28 Maret 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-14 ;
15. Fotokopi Surat Dinas Tenaga Kerja Kota Bandar Lampung Perihal Anjuran Mediator No. 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juni 2023 , diberi tanda bukti T.I/ II-15 ;
16. Fotokopi Surat Permohonan An. Wahono Perihal : Permohonan Pembayaran Hak ke Rekening BNI, tanggal 15 Februari 2023, diberi tanda bukti T.I/ II-16 ;
17. Fotokopi Rincian Pembayaran Hak Pekerja an. Wahono Total sekitar ± Rp. 1.242.368.134, diberi tanda bukti T.I/ II-17 ;

Menimbang, bahwa bukti-bukti foto copy surat tersebut telah bermaterai cukup dan telah ditunjukkan serta dicocokkan dengan aslinya, kecuali T.I/ II-12, dan T.I/ II-17 print out berupa foto copy dari foto copy dan tidak ada aslinya ;

Menimbang, bahwa selain bukti-bukti surat tersebut di atas, dipersidangan pada tanggal 24 Januari 2024 dan tanggal 31 Januari 2024, Penggugat mengajukan 3 (tiga) orang saksi yaitu saksi 1 : **ALDI ALWIAN**, saksi 2 : **UMAR MUHJIATNO** dan saksi 3 : **INDO FERNANNO** sebagai berikut;

- I. Saksi **ALDI ALWIAN**, dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut :

Halaman 68 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Saksi adalah Masinis yang bekerja di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjung Karang ;
- Bahwa saksi kenal dengan Penggugat sebagai rekan kerja ;
- Bahwa saksi tahu dengan Tergugat I, II, III ;
- Bahwa saksi tahu Penggugat bekerja Karena saksi melihat Penggugat pergi Jam 08.00 Wib pagi hari kadang siang hari ;
- Bahwa saksi tidak tahu Penggugat bekerjanya shift atau tidak ;
- Bahwa saksi bekerja di Perusahaan Kereta Api sebagai Masinis di Lokomotif No. 205 ;
- Bahwa cara bekerja Masinis adalah sesuai dengan Penugasan hari itu ;
- Bahwa benar sebelum menjalankan tugas/ bekerja kondisi lokomotif harus dicek terlebih dahulu dan cek kesehatan juga, setelah semuanya baik maka saksi menjalankan Lokomotif kereta tersebut ;
- Bahwa saksi tahu terjadi kecelakaan di Rengas karena ada informasi di Rengas katanya cuacanya waktu itu hujan ;
- Bahwa Kecelakaanya tersebut pada tanggal 7 Nopember 2022 dan saksi dapat informasi dari teman-teman saksi ;
- Bahwa awalnya saksi tidak tahu siapa Masinis yang membawa lokomotif kereta tersebut, namun setelah saksi mendapat informasi dari teman-teman yang lain masinisnya adalah Ardiansyah dan Asisten Masinisnya adalah Wahono ;
- Bahwa kereta api yang kecelakaan tersebut adalah bukan kerta api penumpang akan tetapi kereta api Rangkaian Babaranjang yang memuat batubara ;
- Bahwa Kecelakaan kereta Babaranjang tersebut di Stasiun Rengas di Lampung Tengah ;
- Bahwa bentuk kecelakaannya adalah tumburan/ tabrakan dengan kereta lain seperti adu banteng ;
- Bahwa penyebab kecelakaannya menurut informasi yang didapat oleh saksi adalah mis komunikasi antara Masinis Ardiansyah dan Asisten Masinis Wahono dengan peralatan yang ada dengan Petugas PPKA ;
- Bahwa cara kerja masinis untuk mengendalikan kereta api adalah dengan mematuhi salah satunya rambu-rambu dan sensor yang ada di Lokomotif ;
- Bahwa kecelakaan yang terjadi di Rengas namanya kecelakaan single track ;
- Bahwa untuk mengetahui bahwa ada kereta api yang lain akan melintas berdasarkan sistem seharusnya dimasukkan dalam stasiun terlebih dahulu baru kemudian kereta api yang lain melintas ;

Halaman 69 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa yang mengatur sistem perjalanan kereta api di stasiun adalah Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) ;
- Bahwa kejadian kecelakaan kereta api di Rengas tersebut di dalam Stasiun Rengas namun kecelakaannya belum jelas ;
- Bahwa saksi tidak tahu hasil investigasi terhadap Penggugat ;
- Bahwa apabila seorang masinis tertidur maka ada sinyalnya sekitar 15 sampai 60 detik akan mengeluarkan suara, apabila terdengar masinis harus melakukan reset dan jika tertidur tidak ada komunikasi antara Masinis dengan Petugas PPKA ;
- Bahwa yang mengizinkan Masinis untuk menjalankan kereta api adalah Petugas PPKA tapi yang sudah jalan maka ada jadwal perjalanan kereta api itu berdasarkan pedoman ;
- Bahwa saksi mendengar dari teman saksi bahwa penyebab kecelakaan di Rengas menurut Informasi karena sinyal tidak jelas karena ada sorotan lampu dari kereta api lain yang mengganggu pandangan kedepan ;
- Bahwa seharusnya kereta api Babaranjang yang berasal dari Muara Enim Palembang dengan tujuan ke Panjang Lampung tidak boleh tidur ;
- Bahwa saksi tidak pernah tertidur ketika menjadi Masinis pada saat di Lokomotif untuk menjalankan kereta ;
- Bahwa Jam kerja saksi sebagai Masinis tergantung perjalanan kereta ;
- Bahwa ada keperluan pribadi, seorang Masinis bisa izin sehari sebelumnya ;
- Bahwa tugas Co/ ASisten Masinis adalah membantu Masinis dalam menjalankan kereta ;
- Bahwa sebelum berangkat Lokomotif di cek dahulu hasilnya dicatat lalu ditandatangani kemudian serah terima hasilnya kemudian baru menjalankan tugas untuk menjalankan kereta api ;
- Bahwa di Lampung ada 19 stasiun kereta api ;
- Bahwa benar ke 19 stasiun kereta api tersebut harus dilewati ;
- Bahwa apabila kereta api mau berhenti maka Masinis sudah ada perintah dari Petuga PPKA sesuai dengan semboyan dan tabelnya ;
- Bahwa apabila kereta api berhenti kemudian jalan lagi maka petugas PPKA akan memberikan sinyal untuk jalan lagi ;
- Bahwa apabila Asisten Masinis tidur ketika kereta api sedang jalan jika tidak ada dampak maka tidak ada masalah dan jika tidak ada kerugian tidak apa-apa tidur ;
- Bahwa saksi sudah memiliki/ mencapai 30.100 jam terbang sebagai Masinis dalam tugas menjalankan kereta api ;

Halaman 70 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa salah satu persyaratan untuk menjadi Masinis adalah Jam terbangnya ;
- Bahwa untuk rambu-rambu yang mengatur perjalanan Kereta Api adalah Petugas PPKA ;
- Bahwa selama saksi menjalankan kereta api dari Muara Enim ke Panjang Lampung tidak pernah mengalami kerusakan ;
- Bahwa selama saksi menjadi Masinis, lokomotif tidak pernah ada masalah namun hanya ada lampu yang tidak menyala akan tetapi langsung ditangani oleh teknisi ;
- Bahwa apabila Masinis tertidur maka yang saksi lakukan apabila ada aba-aba atau perintah dari petugas PPKA maka saksi pasti akan mengikuti perintah dari Petugas PPKA tersebut ;
- Bahwa nama alat untuk membelokkan kereta api adalah Wesel dan itu Petugas PPKA yang melakukannya ;
- Bahwa apabila Masinis tertidur, maka seharusnya Deat Men Pedal itu berfungsi dan melakukan pengereman ;
- Bahwa atas kecelakaan kereta tersebut Pengugat telah diperiksa oleh tim investigasi namun saksi tidak tahu siapa-siapa saja yang telah melakukan pemeriksaan terhadap Pengugat tersebut ;
- Bahwa saksi tidak tahu dengan bukti T./II-9 yang diperlihatkan oleh Majelis Hakim ;
- Bahwa saksi sudah 16 (enam belas) tahun bekerja di PT KAI sejak tahun 2007 sampai sekarang ;
- Bahwa saksi bekerja di PT KAI tidak langsung menjadi Masinis namun dari Karyawan biasa melalui proses untuk menjadi Masinis, sebelumnya saksi sebagai petugas pemeliharaan Lokomotif 2 tahun kemudian jadi Asisten Masinis tahun 2009 ;
- Bahwa mengenai jam kerja Masinis ada regulasinya ada 3 jenis, Shift, Biasa dan Kantor ;
- Bahwa saksi membawa lokomotif sebagai masinis dalam kedinasan selama 1 minggu 40 jam kerja ;
- Bahwa benar itu terjadi pada semua Masinis termasuk Pengugat ;
- Bahwa saksi tidak tahu Prestasi Pengugat selama menjadi Masinis ;
- Bahwa bagian dari kereta api adalah Lokomotif untuk menarik rangkaian kereta Api, Gerbong untuk penumpang, Gerbong lokomotif kepalanya ;
- Bahwa saksi tahu tentang jalur luncur yang single track ;
- Bahwa setiap 3-6 bulan atau 1 tahun ada pembinaan untuk membahas Aturan ;

Halaman 71 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa sepengetahuan saksi mengenai kecelakaan kereta api di Rengas disebabkan karena keteledoran Masinis yaitu tertidur saat menjalankan tugas ;
- Bahwa saksi pernah bertemu dan menanyakan kepada Penggugat penyebab kecelakaan kereta api tersebut dan kata Penggugat dia tidak tertidur karena sepengetahuan saksi itu track lurus dan pandangan silau karena ada lampu kereta api lain ;
- Bahwa Dead Men Pedal Alat pengaman bagi operator untuk komunikasi dengan Masinis ;
- Bahwa apabila Masinis tertidur cara kerja Dead Men Pedal akan mengerem secara otomatis ;
- Bahwa saksi tidak mengikuti Investigasi yang dilakukan oleh Tim Investigasi dari Perusahaan ;
- Bahwa saksi tidak tahu kalau Penggugat dipaksa untuk tandatangan ;
- Bahwa saksi tidak tahu apabila terjadi sesuatu harus diperiksa oleh Tim pemeriksa ;
- Bahwa saksi pernah melihat bukti surat T.I/ II-4 yang ditunjukkan kepada olh Majelis Hakim didepan persidangan atas permintaan Penggugat ;
- Bahwa saksi pernah melihat bukti P-18 ;
- Bahwa saksi tidak pernah mengalami kecelakaan Kereta Api yang saksi jalankan karena saksi patuh dengan rambu-rambu dan Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA), karena tidak ada perintah-perintah dari orang atau pejabat ;
- Bahwa Penggugat yang terlebih dahulu menjadi Masinis dari pada saksi;
- Bahwa ada surat perintah jalan ketika saksi mau menjalankan Lokomotif kereta yaitu berupa SPPD atau Surat perintah kalau mau jalan atau surat perintah perjalanan Dinas ;
- Bahwa dalam SPPD itu hanya memberikan perintah nomer kereta api saja ;
- Bahwa Penggugat menjalankan kereta api dari Tarahan berhenti di Stasiun Ketapang Lampung Utara lalu melanjutkan perjalanan ke Muara Enim ;
- Bahwa setahu saksi faktor yang menjadi kereta api kecelakaan bisa karena single track dan ada kereta api yang bongkaran ;
- Bahwa posisi Dead Men Pedal ada di kaki Masinis ;
- Bahwa letak Stasiun Rengas adalah yang 10 dari Stasiun Tarahan ;
- Bahwa ada tanda-tanda lain yang dipasang direl untuk memberi tanda kereta api akan memasuki stasiun yaitu namanya Semboyan Delapan

Halaman 72 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

yang dipasang ditepi Rel dan apabila kereta api mau lewat maka papan akan berbunyi dan bunyinya 1.000 m dari Stasiun dan ada aturan kecepatan apabila mau memasuki stasiun ;

- Bahwa sehari 25 kali datang dan 25 kali berangkat kereta api babaranjang ;
- Bahwa Masinis menerima sinyal tersebut dari Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) yang menerima sinyal dari Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP), apabila tidak kontak antara PPKA dan PPKP maka digunakan melalui radio ;
- Bahwa ada alat ukur untuk kecepatan kereta api ;
- Bahwa apabila ada masalah insidental misalnya rel yang renggang maka Masinis akan menghentikan kereta api tersebut dan menghubungi PPKP;
- Bahwa apabila perjalanan tidak sesuai pengaturan dengan PPKP maka kembali ke Tabel namun apabila rambu-rambu mengharuskan berhenti saksi berhenti ;
- Bahwa saksi tahu dengan bukti P-2 yang diperlihatkan oleh Penggugat ;
- Bahwa bukti tersebut berupa buku yang berisikan Jam kerja, Biodata dan ada durasi perjalanan ;
- Bahwa tupoksi Masinis menjalankan Kereta api ;
- Bahwa sebelum menjalankan kereta api kesehatan masinis harus diperiksa terlebih dahulu dan setelah menerima surat sehat juga menerima Surat perintah untuk menjalankan kereta api Nomer berapa dan menerima Tabel ;
- Bahwa saksi tahu GO NO GO Item yaitu berupa peralatan yang ada di Lokomotif dimana alat tersebut bisa dioperasikan (ada cek listnya) dan GO NO GO ITEM ada 10 data dan pasti dicek Wiper harus berfungsi ;
- Bahwa Asisten Masinis bisa menggantikan Masinis ;
- Bahwa hanya komuniksai dengan PPKP dan tidak boleh menggunakan Telpon atau HP ;
- Bahwa saksi tidak pernah melihat SK PHK Penggugat tetapi melihat yang lain pernah ;
- Bahwa saksi tidak tahu PHK hasil dari Investegasi ;
- Bahwa saksi tidak tahu apabila kecelakaan tersebut ada asuransinya ;
- Bahwa yang bisa berpotensi melakukan kecelakaan tidak hanya pada Masinis dan Asisten Masinis tetapi juga pada PPKA ;
- Bahwa Untuk Kereta Api yang ada di Sumatera termasuk yang menggunakan tehnologi yang terkini ;
- Bahwa Gerbong selalu di cek secara Administratif ;

Halaman 73 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa di Lokomotif sebagian ada CCTV dan seharusnya ada CCTV agar ada peristiwa kecelakaan bisa terlihat ;
- Bahwa saksi tidak tahu berapa harga Lokomotif ;
- Bahwa saksi tahu apabila ada kecelakaan kereta api itu resiko menjadi Masinis ;
- Bahwa saksi tahu hasil di Bipartit tidak sepakat ;
- Bahwa di PT KAI ada Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ;
- Bahwa saksi tahu ada PHK pelanggaran berat ;
- Bahwa saksi tidak tahu Penggugat sebagai masinis tertidur ketika menjalankan tugas ;
- Bahwa saksi tahu ada 3 Tergugat dalam Gugatan ini ;
- Bahwa saksi tahu ada Kepala di Tergugat III namun saksi tidak tahu namanya ;
- Bahwa Tidak ada aturan larangan untuk lembur ;
- Bahwa saksi tahu bahwa Penggugat sudah menerima hak-haknya berupa uang pesangon dan JHT dari BPJS Ketenagakerjaan ;

II. Saksi **UMAR MUHJIATNO**, dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut :

- Bahwa saksi sebagai Wakil Kepala Stasiun ;
- Bahwa Secara garis besar tugas saksi membantu Kepala Stasiun, menjamin keselamatan dan ketertiban perjalanan Kereta Api ;
- Bahwa saksi awalnya magang selama 2 (dua) tahun kemudian saksi ditugaskan sebagai pengendali, lalu menjadi Kepala Stasiun Kelas II dan saat ini menjadi Wakil Kepala stasiun Tarahan ;
- Bahwa saksi tidak punya pengalaman menjadi Masinis ;
- Bahwa saksi mengetahui kecelakaan Kereta Api di Stasiun Rengas pukul 03.40 WIB antara Kereta Api Barang yang ada muatannya/ isi dengan Kereta Api barang dalam keadaan kosong ;
- Bahwa pihak yang terkait jika terjadi kecelakaan Selain Masinis, yang terkait Petugas Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) dan Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) ;
- Bahwa perbedaan PPKA dan PPKP yaitu PPKA pedoman pekerjaannya pertauran perjalanan kereta api, Warta maklumat dan Peraturan dinas setempat sedangkan Pengendali dia mengendalikan perjalan kereta api tertentu ;
- Bahwa yang harus dipatuhi oleh Masinis dalam menjalankan fungsinya masinis wajib patuh kepada semboyan, baik semboyan tetap dan semboyan tidak tetap, dan wajib patuh kepada PPKP dan PPKP dalam

Halaman 74 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

mengendalikan perjalanan kereta api di wilayahnya ada beberapa variable pertimbangan ;

- Bahwa yang bertanggungjawab jika terjadi kecelakaan kereta api Tergantung hasil investigasi dan semua harus diuji baik manajemen faktor maupun human faktor ;
- Bahwa yang dimaksud GO NO GO ITEM adalah prasyarat sebelum Masinis berangkat meliputi sarana dan prasarana sebelum Masinis berangkat dipastikan semua berfungsi dengan baik
- Bahwa ada laporannya terkait pemeriksaan oleh masinis sebelum berangkat yaitu Mekanisme yang melakukan perawatan menyiapkan lokomotif siap operasi kemudian masinis akan berangkat dilakukan serah terima antara Teknisi dengan operator dan ada cek lisnya ;
- Bahwa jadwal perjalanan bisa berubah bisa disebabkan beberapa faktor antara lain, gangguan lokomotif, bencana alam dan sebagainya atau ada perjalanan VIP misalnya perjalanan Presiden ;
- Bahwa resiko perubahan jadwal yaitu ada penyesuaian direncana kerjanya dan Masinis punya tabel perjalanan dan dalam hal terjasdi penyesuaian Masinis harus patuh pada semboyan, PPKA dan PPKP ;
- Bahwa saksi tidak tahu fakta insiden/ kecelakaan di stasiun Rengas ;
- Bahwa saksi pernah melihat Perjanjian kerja bersama (PKB) (bukti T.I/II-2 dan T.I/II-4) dan yang terlibat dalam pembuatan PKB adalah Direktur Utama dan Serikat Pekerja ;
- Bahwa dalam PKB ada istilah Tim investigasi namun yang ada adalah Tim Pemeriksa ;
- Bahwa di intenal kami ada tim investigasi keselamatan untuk jadi bahan tim pemeriksa dalam menegakkan disiplin ;
- Bahwa tim investigasi tersebut berasal sepenuhnya dari pihak perusahaan ;
- Bahwa saksi pernah membaca hukuman disiplin didalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ;
- Bahwa semua Petugas Operasional sangat mungkin dijatuhi hukuman disiplin tingkat berat termasuk Masinis ;
- Bahwa hukuman disiplin Tingkat I, II dan III yang membedakannya jumlah kerugian yang dialami akibat kecelakaan tersebut ;
- Bahwa yang menentukan jumlah kerugian yang ada di Perjanjian Kerja Bersama (PKB) adalah kesepakatan Direksi dan Serikat Pekerja ;
- Bahwa harga 1 (satu) unit gerbong kereta api antara Rp.700.000.000,00 (tujuh ratus juta rupiah) sampai dengan Rp.800.000.000,00 (delapan ratus juta rupiah) ;

Halaman 75 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Harga 1 (satu) unit lokomotif Rp. 40.000.000.000,00 (empat puluh milyar) ;
- Bahwa jika terjadi kecelakaan lokomotif selalu rusak tapi gerbong rusak;
- Bahwa Lokomotif Nomor 3056 tabrakan dengan lokomotif yang mengalami kecelakaan di stasiun Rengas ;
- Bahwa saksi pernah menjadi PPKA dan PPKP ;
- Bahwa sistem pengawasan perjalanan kereta api yang dilakukan oleh PPKP dalam menjalankan tugasnya mempedomani peraturan perjalanan dan warta maklumat serta penetapan-penetapan ;
- Bahwa semboyan 7 (ujuh) menyatakan tidak aman ;
- Bahwa yang harus dilakukan oleh Masinis jika tidak respon yaitu ada emergency call ;
- Bahwa bisa dimungkinkan alat-alat komunikasi tidak berfungsi (blank spot) ;
- Bahwa tidak semua lokomotif ada CCTV ;
- Bahwa ada alat rekam lainnya selain CCTV didalam kereta api yaitu dua alat rekam data loger selain CCTV jadi seluruh aktifitas terekam oleh alat-alat tersebut ;
- Bahwa jika masinis tertidur semua aktifitas terhenti dan Dead Man Pedal akan mengerem ;
- Bahwa yang beroperasi di Lampung ada single lokomotif, ada double lokomotif dan triple lokomotif ;
- Bahwa benar data loger mungkin rusak ;
- Bahwa Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) bisa terhubung dengan semua masinis dalam wilayahnya dan PPKP bisa terhubung dengan PPKA ;
- Bahwa saksi bagian dari Tim Investigasi dan tim investigasi berasal dari Direktorat keselamatan ;
- Bahwa saksi tidak pernah melihat bukti surat Penggugat (P.6) ;
- Bahwa saksi ikut pemeriksaan terhadap Penggugat ;
- Bahwa saksi tidak tahu jika Penggugat tertidur ;
- Bahwa saksi tidak tahu Penggugat mengajukan permohonan terkait hak-haknya untuk dibayar ;
- Bahwa saksi tahu mengapa Penggugat dijatuhi sanksi hukuman berat dan di PHK oleh Perusahaan karena Penggugat dipandang lalai karena ada kerugian perusahaan ;
- Bahwa status saksi saat mendampingi pemeriksaan Penggugat adalah sebagai pendamping saat Penggugat diperiksa ;

Halaman 76 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saksi mengetahui Perjanjian Kerja Bersama (PKB) karena saksi adalah salah satu tim perunding PKB ;
- Bahwa prosedur pemeriksaan yaitu sebelum pemeriksaan dilaksanakan ada investigasi terlebih dahulu ;
- Bahwa ada berita acara pemeriksaan yang ditandatangani bersama dan kami tidak sepakat dengan berita acara pemeriksaan tersebut dan kami menyampaikan perlu untuk ditimbang secara proporsional ;
- Bahwa didalam PKB hanya merujuk pada nilai kerugian, jika kerugian diatas Rp.4000.000.000,00 (empat milyar rupiah) maka dijatuhi sanksi berat yaitu PHK ;
- Bahwa saksi tidak tahu Penggugat mendapat hak-haknya ;
- Bahwa letak PPKA berada diantara dua sinyal masuk sedangkan PPKP/ pengendali untuk wilayah Lampung dan Sumatera Selatan ada di Palembang ;
- Bahwa cara kerja masinis dalam menjalankan kereta api adalah hanya bertugas mengegas dan mengerem ;
- Bahwa jarak yang ada di foto dalam bukti penggugat (P12)  $\pm$  500 (lima ratus) meter sampai 700 (tujuh ratus) meter ;
- Bahwa pada jam-jam tertentu pernah terjadi Masinis tidak terhubung dengan PPKP ;
- Bahwa yang memberi perintah adalah Petugas PPKA ;

III. Saksi **INDO FERNANNO**, dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut :

- Bahwa saksi sebagai kepala stasiun Aji Pemanggilan sejak tahun 2023 ;
- Bahwa saksi bekerja di PT Ketera Api Indonesia (KAI) sejak tahun 2009 awalnya menjadi Petugas langsir, Petugas PPKA dan Kepala stasiun Aji Pemanggilan ;
- Bahwa saksi belum pernah mengalami kecelakaan Kereta Api ;
- Bahwa tugas PPKP tidak bisa didelegasikan saat menjalankan tugas kecuali sakit dan harus ada izin atasan ;
- Bahwa Petugas PPKA tidak ada pemeriksaan kesehatan sebelum menjalankan tugas ;
- Bahwa sifat rambu-rambu tercantum sebagai mandatori ada didalam Peraturan Dinas ;
- Bahwa di stasiun Rengas tidak ada rambu-rambu/ sinyal semboyan 8 (delapan) dan sampai saat ini belum terpasang ;
- Bahwa yang mengontrol rambu-rambu adalah unit tertentu ;

Halaman 77 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Jika terjadi insiden kecelakaan kereta api harus ada investigasi terlebih dahulu untuk mengetahui penyebab kecelakaan ;
- Bahwa jika terjadi kerusakan peralatan di stasiun Petugas PPKA melapor ke Petugas PPKP lalu petugas PPKP melaporkan ke unit terkait ;
- Bahwa saksi tidak tahu berapa umur rel kereta api ;
- Bahwa jika terjadi urgensi Petugas PPKA melapor ke PPKP karena PPKA tidak bisa komunikasi langsung dengan Masinis ;
- Bahwa ada 4 (empat) orang Petugas PPKA dan dalam 1 (hari) bekerja selama 8 (delapan) jam per orang dan dalam 1 (satu) stasiun ada 1 (satu) orang Petugas PPKA ;
- Bahwa dalam satu kantor di Lampung ada 4 (empat) orang petugas PPKP ;
- Bahwa selain Petugas PPKP tidak ada yang bisa dihubungi oleh Masinis dan jika petugas PPKP tidak bisa dihubungi maka Masinis harus patuh pada sinyal semboyan lima, enam, dan tujuh ;
- Bahwa PPKP ada alat pantau (GPS) kereta api ;
- Bahwa benar Petugas PPKA dan PPKP selalu mengawasi perjalanan kereta api ;
- Bahwa jika Masinis tidak bisa komunikasi dengan PPKP maka Masinis bisa tekan tombol emergency (tombol darurat) dengan PPKA ;
- Bahwa fungsi GPS hanya bisa memantau keberadaan kereta api dan kecepatan kereta ;
- Bahwa arti Sinyal utama untuk berhenti atau jalan terus ;
- Bahwa arti semboyan delapan tanda akan masuk ke sinyal utama ;
- Bahwa saksi tidak tahu pemeriksaan terhadap Penggugat ;
- Bahwa dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ada nilai kerugian ;
- Bahwa sepengetahuan saksi harga 1 (satu) unit lokomotif diatas Rp. 50.000.000.000,00 (lima puluh milyar) ;
- Bahwa ada 60 (enam puluh) gerbong babaranjang dan lokomotif ada 2 (dua) ;
- Bahwa Pada tahun 2023 ada 3 (tiga) kali kecelakaan kereta api di Divre IV dan penyebab kecelakaan banyak faktor ;
- Bahwa ada kecelakaan kereta api yang kerugiannya dibawah Rp. 4.000.000.000,00 (empat milyar rupiah) ;
- Bahwa jika petugas PPKA tertidur masih dilindungi oleh sinyal ;
- Bahwa Petugas PPKA dibantu oleh Petugas palang pintu, Petugas Sinyal dan Petugas langsir ;
- Bahwa Stasiun Rengas menggunakan sistem rel single track ;

Halaman 78 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa yang mengatur keluar atau masuk kereta adalah Petugas PPKA dibantu Petugas Rumah Sinyal ;
- Bahwa saksi tunduk pada Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ;
- Bahwa antara sarana dan prasarana itu berbeda ;
- Bahwa Jalur luncur adalah amanat Undang-Undang Kereta Api ;
- Bahwa Sarana dan Prasarana Kereta Api Milik Perusahaan Kereta Api Indonesia ;
- Bahwa jika Masinis tertidur maka ada lat kontrol Dead Man Pedal dan jika Dead Man Pedal tidak diinjak maka ada indikasi masinis tidur dan ada alarm berbunyi dan kereta api mengurangi kecepatan ;
- Bahwa saksi tidak tahu jika Penggugat menghubungi petugas PPKP ;
- Bahwa pada insiden kecelakaan kereta api pernah ada yang di PHK selain Masinis yaitu Petugas PPKA ;

Menimbang, bahwa selain bukti-bukti surat tersebut di atas, dipersidangan pada tanggal 31 Januari 2024, Tergugat I dan Tergugat II mengajukan 2 (dua) orang saksi yaitu 1. **FEBRIADI** dan 2. **YULIANTO** sebagai berikut :

I. Saksi **FEBRIADI** dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut :

- Bahwa jabatan saksi adalah sebagai HRD di PT Kereta Api Divre IV Tanjungkarang ;
- Bahwa di tempat Tergugat II ada Perjanjian Kerja Bersama (PKB) dan telah terdaftar di Kementerian Tenaga Kerja ;
- Bahwa saksi tahu mengapa Penggugat di PHK karena ada pelanggaran berat ;
- Bahwa benar Penggugat pernah diperiksa ;
- Bahwa benar saksi tahu ada didalam surat pernyataan yang dibuat oleh Penggugat yang menyatakan Penggugat tertidur pada saat melaksanakan tugas sebagai Masinis ;
- Bahwa ada Surat Keputusan Pemberhentian (PHK) dan ada Surat Keputusan Direksi terkait tentang hak-hak Penggugat ;
- Bahwa benar ada permohonan dari Penggugat terkait pencairan hak-hak Penggugat ;
- Bahwa terkait hak-hak Penggugat sudah diserahkan semuanya kepada Penggugat ;
- Bahwa setelah terjadi kecelakaan kereta api tersebut kemudian ada rapat CO investigasi ;
- Bahwa ada kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan selain masinis, karena Petugas PPKA main Handphone ;

Halaman 79 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa saksi ikut dalam investigasi dan saksi sebagai sekretaris ;
- Bahwa Investigasi dalam hal alat bukti ;
- Bahwa benar ada Tim yang turun ke lokasi kecelakaan ;
- Bahwa saksi tidak hafal dari zona berapa PPKP yang hadir ;
- Bahwa benar data loger dihadirkan saat investigasi ;
- Bahwa Saksi yang dihadirkan adalah yang bertugas saat kejadian kecelakaan tersebut terjadi ;
- Bahwa saksi tidak ingat, apakah Penggugat menghubungi PPKP ;
- Bahwa benar ada pesawat rekam telepon ada saat pemeriksaan investigasi ;
- Bahwa benar ada pernyataan dari Penggugat bahwa Penggugat tertidur;
- Bahwa data loger tidak dihadirkan oleh tim lain ;
- Bahwa yang hadir saat rapat CO adalah tim pemeriksa ;
- Bahwa Tugas saksi mengurus beban kerja, gaji, kompetensi dan lain-lain;
- Bahwa saksi tidak dilibatkan dalam penyesuaian jadwal kerja dan itu merupakan tugas divisi/ bagian KUPT yang mengatur kedinasan ;
- Bahwa saksi tahu mengenai hak Penggugat yang ditransfer oleh Tergugat I vide bukti T.I/II-17 yang diperlihatkan di depan sidang ;
- Bahwa saksi tahu hak Penggugat sudah diterima oleh Penggugat secara sukarela ;
- Bahwa hak-hak pesangon Penggugat sudah dibayar melalui ditransfer oleh Tergugat I ;
- Bahwa saksi dibagian SDM sudah 1 (satu) tahun ;
- Bahwa saksi belum paham tentang asuransi ;
- Bahwa ada asuransi jiwa di perusahaan akan tetapi saksi tidak tahu dari Perusahaan atau dipotong gaji ;
- Bahwa saksi lupa kapan terakhir Penggugat bekerja akan tetapi saat diperiksa Penggugat masih bekerja dan seingat saksi sebelum hukuman disiplin dijatuhkan Penggugat masih bekerja ;
- Bahwa gaji terakhir Penggugat secara sistem sudah dibayarkan ;
- Bahwa saksi tidak tahu Penggugat mengambil cuti ;
- Bahwa Cuti bebas diambil asal jangan diawal tahun dan cuti ada pengajuan dari yang bersangkutan ;
- Bahwa tidak ada upaya dari Penggugat untuk pengembalian hak-hak Penggugat kepada Tergugat I dan Tergugat II yang sudah diterima oleh Penggugat ;

Halaman 80 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa Penggugat diperiksa dari tanggal 10 November 2022 sampai dengan tanggal 24 November 2022 ;
- Bahwa benar yang menuliskan Surat Pernyataan Penggugat tersebut adalah tulisan Penggugat sendiri tanpa ada paksaan dan apa yang dia sampaikan kepada Tim pemeriksa kemudian ditulis sendiri oleh Penggugat dalam surat pernyataan ;
- Bahwa saksi tidak tahu Lokomotif apa yang ditabrak oleh Penggugat ;
- Bahwa Masinis lawan tidak diberi sanksi ;
- Bahwa 2 (dua) lokomotif yang bertabrakan tersebut mengalami rusak yang parah ;
- Bahwa Penggugat mengalami luka-luka ;

II. Saksi **YULIANTO** dibawah sumpah pada pokoknya menerangkan sebagai berikut :

- Bahwa benar Penggugat dengan PT Kereta Api Indonesia ada perjanjian kerja bersama (PKB) ;
- Bahwa benar Perjanjian Kerja Bersama (PKB) tersebut telah terdaftar di Kementerian Tenaga Kerja ;
- Bahwa saksi tahu kalau Penggugat diperiksa berdasarkan info dari rekan-rekan saksi ;
- Bahwa saksi tidak tahu tentang permohonan Penggugat mengenai pencairan uang pesangon ;
- Bahwa yang mendapat sanksi dalam insiden kecelakaan kereta api di stasiun Rengas adalah Masinis ;
- Bahwa saksi mengetahui selain Masinis dan Asisten Masinis yang dinyatakan bersalah dalam kecelakaan tersebut adalah PPKA ;
- Bahwa saksi ketahui terkait kecelakaan kereta api di stasiun Rengas bertugas mengumpulkan data loger ;
- Bahwa tidak tahu tentang rekam pesawat telepon ;
- Bahwa yang ada di data loger adalah Sistem pengereman, otomatik, deadman pedal dan lainnya ;
- Bahwa benar semua alat-alat tersebut termasuk Dead Man Pedal berfungsi dalam artian sebelum waktu nya emergensi sudah direset semua, didalam lokomotif itu ada sembilan item : salah satu alat tersenggol/ tersentuh itu sama saja direset ;
- Bahwa benar dataloger dihadirkan saat investigasi ;
- Bahwa kereta akan melakukan pengereman jika Dead Man Pedal tidak diinjak ;

Halaman 81 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Bahwa tidak ada pengereman secara manual saat masuk stasiun menurut data loger ada pengereman saat masuk stasiun kecepatan 65 km/ jam  $\pm$  100 meter sebelum kecelakaan ;
- Bahwa penerangan lampu normal ditempat kejadian kecelakaan ;
- Bahwa tidak ada rekaman suara di CCTV hanya visual ;
- Bahwa saksi bertugas dibagian perawatan kereta api ;
- Bahwa yang menjelaskan data loger dari tim lain ;
- Bahwa selama jadi Masinis saksi belum pernah kecelakaan kereta api ;
- Bahwa saksi menjadi masinis selama 6 (enam) bulan ;
- Bahwa saksi hanya menyiapkan bahan forum investigasi ;
- Bahwa data loger sudah dibaca ;
- Bahwa dari data loger bahwa Masinis ngereset/ terjadi emergensi (melakukan pengereman dengan sendirinya) reset 9 (sembilan) item, yang terdiri dari time minor, reversa handle, trotol handle gas, suling lokomotif, otomatis, dea dman pedal, jadi ada 9 (sembilan) item tersebut salah satu ada yang tersentuh oleh Masinis maka akan mereset semua item kembali dari awal ;
- Bahwa saksi tidak tahu dari bagian mana yang disentuh Masinis ;
- Bahwa saksi melihat kondisi lokomotif yang terlibat kecelakaan tersebut;
- Bahwa di lokomotif tersebut ada CCTV ;
- Bahwa antara data loger dengan CCTV sinkron ;
- Bahwa saat saksi jadi Masinis tidak pernah tertidur ;
- Bahwa kecepatan kereta jika hendak masuk ke stasiun adalah 30 km/ jam ;

Menimbang, bahwa baik Penggugat maupun Tergugat I dan Tergugat II telah mengajukan Kesimpulan pada tanggal 7 Februari 2024 ;

Menimbang, bahwa selanjutnya segala sesuatu yang termuat dalam berita acara persidangan perkara ini, untuk menyingkat putusan ini dianggap telah termuat dan menjadi bagian yang tak terpisahkan dengan putusan ini ;

Menimbang, bahwa akhirnya para pihak menyatakan tidak ada hal-hal yang diajukan lagi dan mohon putusan ;

## TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

### DALAM EKSEPSI :

Menimbang, bahwa Tergugat I dan Tergugat II dalam jawabannya telah menyampaikan Eksepsi, maka Eksepsi tersebut akan dipertimbangkan dibawah ini :

Menimbang, bahwa Eksepsi Tergugat I dan Tergugat II pada pokoknya adalah sebagai berikut :

Halaman 82 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

## 1. GUGATAN PENGGUGAT KABUR (*OBSCUUR LIBEL*) :

- i. Dalam gugatannya Penggugat mendalilkan perihal tindakan pemutusan hubungan kerja sebagai perihal atau title gugatannya akan tetapi setelah membaca secara seksama keseluruhan dalil gugatan Penggugat, bahwasanya dalil gugatan Penggugat sebagaimana dasar hukum (*rechts grond*) dan dasar fakta (*fetelijke grond*) diajukannya dalam perkara *a quo* adalah salah atau keliru serta tidak beralasan hukum gugatan Penggugat tertanggal 06 Oktober 2023 sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 37 dari halaman 1 s/d halaman 33, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), oleh karena itu dalil gugatan Penggugat antara Perihal dan materi gugatannya Terkesan hanya sebatas sebagai formalitas beracara yang tanpa dasar yang timbul akibat kurangnya pemahaman Penggugat tentang Perselisihan Hubungan Industrial dan kekeliruan Penggugat dalam memahami jenis Perselisihan Hubungan Industrial itu sendiri, dimana Perselisihan Hubungan Industrial (PHI) merupakan peradilan khusus yang berada di Pengadilan Negeri. Peradilan khusus ini hanya menangani perkara khusus, yaitu perselisihan hubungan industrial, yang terdiri dari perkara-perkara perselisihan hak, perselisihan kepentingan, perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dan perseisihan antar serikat pekerja ;
- ii. Bila dilihat lebih jauh lagi sesungguhnya yang diuraikan dalam posita gugatan Penggugat sendiri tidak jelas apa sebenarnya yang menjadi objek gugatan Penggugat dalam perkara *a quo*, bila diperhatikan secara seksama materi gugatan Penggugat sebelumnya yang dituntut oleh Penggugat dalam gugatannya sangat rancu dan saling bertentangan dimana serta terlihat mengambang, di satu sisi Pengugat dalam dalil gugatan Penggugat Perihal perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja), sisi kedua Penggugat dalam materi gugatannya mempermasalah kan sesuatu yang tidak ada kaitannya atau dengan kata lain bukan termasuk kualifikasi Perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja), Terkesan adanya kekeliruan pemahaman Penggugat tentang Perselisihan Hubungan Industrial dan kekeliruan Penggugat dalam memahami jenis Perselisihan Hubungan Industrial itu sendiri, sisi ketiga meminta untuk dipekerjakan Kembali dan upah sebelum ada putusan dalam perkara *aquo*, padahal secara hukum hal ini sangat bertentangan, dengan gugatan yang seperti ini terlihat Penggugat Keliru, sehingga menyebabkan gugatan Penggugat tidak jelas (*Obscuur Libel*), rancu dan

Halaman 83 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

terkesan kontradiktif antara *Feitelijkegronden* maupun didalam *Rechtsgronden* serta petitumnya ;

- iii. Bahwa Tergugat I dan II secara tegas menyatakan dalam perkara *aquo* Penggugat tidak cermat menguraikan gugatannya bahkan dalil posita, petitum gugatan dengan peristiwa/kejadian yang sebenarnya jelas-jelas "*Contradiction In Terminis*" yang maksudnya bertentangan dan bertolak belakang satu dengan yang lain, sehingga membuat kabur gugatan atau setidak-tidaknya gugatan dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Onvankelijke Verklaard*) ;

## 2. KOMULASI GUGATAN PENGGUGAT KABUR DAN TIDAK JELAS :

- a. Bahwa setelah membaca secara seksama keseluruhan dalil gugatan Penggugat, bahwasanya dalil gugatan Penggugat sebagaimana dasar hukum (*rechts grond*) dan dasar fakta (*fetelijke grond*) diajukannya dalam perkara *aquo* adalah salah atau keliru serta tidak beralasan hukum sebagaimana terurai pada point 1 s/d Point 37 dari halaman 1 s/d halaman 33, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), dimana gugatannya Penggugat mendalilkan perihal tindakan pemutusan hubungan kerja sebagai perihal atau title gugatannya akan tetapi jika dicermati gugatan Penggugat baik dalam posita maupun dalam petitumnya Penggugat telah menggabungkan antara tuntutan perselisihan pemutusan hubungan kerja dengan perselisihan kepentingan serta Perselisihan Hak, karena Penggugat dalam gugatannya disamping menuntut pembayaran hak - hak akibat putusnya hubungan kerja, Penggugat juga menuntut agar tentang dipekerjakan serta pembayaran upah proses sejak Maret 2023 ;
- b. Oleh karenanya komulasi gugatan Penggugat kabur dan tidak jelas apakah menyangkut tentang perselisihan Kepentingan atau perselisihan pemutusan hubungan kerja, maka mohon kiranya Majelis Hakim menolak gugatan Penggugat atau setidak tidaknya menyatakan gugatan Penggugat tidak dapat diterima (*Niet Onvankelijke Verklaard*) ;

## 3. PETITUM TIDAK BERSESUAIAN DENGAN FAKTA HUKUM DAN DALIL GUGATAN :

- I. Dalam gugatan yang telah diajukan Penggugat mendalilkan cukup jelas yang pada Perihalnya mengenai pemutusan hubungan kerja terhadap Penggugat yang dilakukan oleh para Tergugat. Yang mana pemutusan hubungan kerja yang dilakukan Tergugat I terhadap Penggugat dimaksud

Halaman 84 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

yang oleh Tergugat I dikaitkan dengan penerapan Pasal 169 ayat (2) Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, sebagaimana Penggugat dalilkan pada gugatan Penggugat, namun demikian ternyata Penggugat tidak menunjukkan secara jelas dan tegas perbuatan mana (Ayat (1) point a s/d f) yang dilakukan/ dilanggar oleh Para Tergugat sehingga dapat/ cukup alasan bagi Penggugat untuk melakukan pemutusan hubungan kerja (PHK) kepada lembaga penyelesaian perselisihan hubungan industrial ;

II. Harus dipahami oleh Penggugat, dalam perkara *a quo* secara jelas faktanya bahwa Pengugat lah yang menyebabkan awal terjadinya pemutusan hubungan kerja, karena Penggugat telah melakukan suatu pelanggaran terhadap tata tertib peraturan perusahaan yaitu Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2023, bukan malah sebaliknya. Tergugat I dan II juga tidak pernah sekalipun melakukan salah satu perbuatan/ salah satu pasal yang merugikan Penggugat sebagaimana yang didalilkan Penggugat pada Pasal 169 Ayat (2) Jo. Ayat (1) di atas ;

III. Maka berdasarkan argumentasi Tergugat I dan II yang cukup jelas di atas, ternyata tidak ada dasar hukum dan korelasi sama sekali dalam perkara *a quo* antara gugatan Penggugat dengan fakta yang sebenarnya, serta hasil mediasi yang diperantarai oleh Mediator antara Penggugat dengan Tergugat II, hal ini terbukti sebagaimana keluarnya anjuran Mediator Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung Nomor : 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juli 2023, Tergugat II telah memberikan jawaban yang pada intinya menolak anjuran tersebut oleh karena seluruh tahapan yang dimintakan dalam anjuran tersebut telah Tergugat II Penuhi sebelum melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat, sehingga menimbulkan kekaburan (*Obscuur Libel*), maka mohon kiranya Majelis Hakim menolak gugatan Penggugat atau setidaknya tidaknya gugatan dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Onvankelije Verklaard*) ;

#### **4. GUGATAN TELAH MELANGGAR TATA CARA PENYELESAIAN PERSELISIHAN HUBUNGAN INDUSTRIAL SESUAI DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 2 TAHUN 2004 TENTANG PENYELESAIAN PERSELISIHAN HUBUNGAN INDUSTRIAL :**

1) Setiap Pengajuan gugatan harus dilampiri Anjuran dari mediator yang berada di setiap kantor instansi yang bertanggung jawab di bidang Ketenagakerjaan Kota/ Provinsi dalam perkara *a quo* di Dinas

Halaman 85 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung, sekalipun mediasi antara Penggugat dan Tergugat II telah dilakukan, namun ternyata gugatan Penggugat di dalam tuntutan/ petitumnya, mengenai untuk mempekerjakan kembali dan permohonan pemutusan hubungan kerja berdasarkan Pasal 169 ayat (2) sama sekali tidak ada dirundingkan dalam mediasi dan sama sekali tidak ada disebutkan dalam Anjuran Mediator Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung Nomor : 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juli 2023, sehingga Tergugat I dan II menganggap gugatan Penggugat tersebut diluar konteks/ materi perundingan mediasi, sehingga perundingan tersebut dianggap tidak pernah terjadi sama sekali, pada prinsipnya telah melanggar tata cara penyelesaian perselisihan hubungan industrial sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial ;

- 2) Dengan demikian gugatan ini telah melanggar tata cara penyelesaian perselisihan hubungan industrial yang diatur dalam Pasal 83 ayat (1) Jo. Pasal 8 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial, sehingga oleh karenanya gugatan Penggugat haruslah dinyatakan ditolak atau setidaknya tidaknya gugatan dinyatakan tidak dapat diterima (*Niet Onvankelije Verklaard*) ;

Menimbang, bahwa yang dimaksud dengan Eksepsi adalah Jawaban atau keberatan yang diajukan oleh Tergugat yang tidak langsung mengenai pokok perkara atau keberatan yang diajukan terhadap formalitas dari suatu surat gugatan ;

Menimbang, bahwa selanjutnya terhadap Eksepsi Tergugat I dan Tergugat II angka 1 yaitu Gugatan Penggugat Kabur (*Obscuur Libel*) yang pada pokoknya menyatakan gugatan Penggugat yang diuraikan dalam posita gugatan Penggugat sendiri tidak jelas apa sebenarnya yang menjadi objek gugatan Penggugat dalam perkara *a quo*, bila diperhatikan secara seksama materi gugatan Penggugat sebelumnya yang dituntut oleh Penggugat dalam gugatannya sangat rancu dan saling bertentangan dimana serta terlihat mengambang, di satu sisi Penggugat dalam dalil gugatan Penggugat Perihal perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja), sisi kedua Penggugat dalam materi gugatannya mempermasalahkan sesuatu yang tidak ada kaitannya atau dengan kata lain bukan termasuk kualifikasi Perselisihan PHK (Pemutusan Hubungan Kerja), Terkesan adanya kekeliruan pemahaman Penggugat tentang Perselisihan Hubungan Industrial dan kekeliruan

Halaman 86 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Penggugat dalam memahami jenis Perselisihan Hubungan Industrial itu sendiri, sisi ketiga meminta untuk dipekerjakan Kembali dan upah sebelum ada putusan dalam perkara *aquo* menurut Majelis Hakim bahwa gugatan Peggugat sudah terang dan jelas antara posita dan petitumnya mengenai tindakan Pemutusan Hubungan Kerja yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II terhadap Peggugat dan untuk menentukan apakah gugatan Peggugat ada kaitannya dengan tindakan Pemutusan Hubungan Kerja yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II terhadap Peggugat maka hal ini sudah memasuki materi pokok perkara sehingga seyogyanya akan dipertimbangkan dan dibuktikan bersama-sama dengan pokok perkara ;

Menimbang, bahwa oleh karena eksepsi Tergugat I dan Tergugat II sudah memasuki materi pokok perkara maka eksepsi Tergugat I dan Tergugat II mengenai Gugatan Peggugat Kabur (*Obscur Libel*) harus ditolak ;

Menimbang, bahwa selanjutnya terhadap Eksepsi Tergugat I dan Tergugat II angka 2 mengenai Komulasi Gugatan Peggugat Kabur Dan Tidak Jelas yang pada pokoknya menyatakan didalam gugatan Peggugat mendalilkan perihal tindakan pemutusan hubungan kerja sebagai perihal atau title gugatannya akan tetapi jika dicermati gugatan Peggugat baik dalam posita maupun dalam petitumnya Peggugat telah menggabungkan antara tuntutan perselisihan pemutusan hubungan kerja dengan perselisihan kepentingan serta Perselisihan Hak, karena Peggugat dalam gugatannya disamping menuntut pembayaran hak-hak akibat putusnya hubungan kerja, Peggugat juga menuntut agar tentang dipekerjakan serta pembayaran upah proses sejak Maret 2023 menurut Majelis Hakim bahwa untuk menentukan apakah tuntutan/ petitum Peggugat untuk dipekerjakan kembali dapat dikabulkan atau tidak maka hal ini sudah memasuki materi pokok perkara sehingga seyogyanya akan dipertimbangkan dan dibuktikan bersama-sama dengan pokok perkara ;

Menimbang, bahwa oleh karena eksepsi Tergugat I dan Tergugat II sudah memasuki materi pokok perkara maka eksepsi Tergugat I dan Tergugat II angka 2 mengenai Komulasi Gugatan Peggugat Kabur Dan Tidak Jelas harus ditolak ;

Menimbang, bahwa selanjutnya terhadap Eksepsi Tergugat I dan Tergugat II angka 3 mengenai Petitum Tidak Bersesuaian Dengan Fakta Hukum Dan Dalil Gugatan yang pada pokoknya menyatakan dalam perkara *a quo* secara jelas faktanya bahwa Peggugat lah yang menyebabkan awal terjadinya pemutusan hubungan kerja, karena Peggugat telah melakukan suatu pelanggaran terhadap tata tertib peraturan perusahaan yaitu Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2023, bukan

Halaman 87 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

malah sebaliknya. Tergugat I dan II juga tidak pernah sekalipun melakukan salah satu perbuatan/ salah satu pasal yang merugikan Penggugat sebagaimana yang didalilkan Penggugat pada Pasal 169 Ayat (2) Jo. Ayat (1) menurut Majelis Hakim bahwa untuk menentukan apakah Penggugat telah melakukan suatu pelanggaran terhadap tata tertib peraturan perusahaan yaitu Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2023 maka hal ini sudah memasuki materi pokok perkara sehingga seyogyanya akan dipertimbangkan dan dibuktikan bersama-sama dengan pokok perkara ;

Menimbang, bahwa oleh karena eksepsi Tergugat I dan Tergugat II sudah memasuki materi pokok perkara maka eksepsi Tergugat I dan Tergugat II angka 3 mengenai Petitum Tidak Bersesuaian Dengan Fakta Hukum Dan Dalil Gugatan harus ditolak ;

Menimbang, bahwa selanjutnya terhadap Eksepsi Tergugat I dan Tergugat II angka 4 mengenai Gugatan Telah Melanggar Tata Cara Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial yang pada pokoknya menyatakan setiap Pengajuan gugatan harus dilampiri Anjuran dari mediator yang berada di setiap kantor instansi yang bertanggung jawab di bidang Ketenagakerjaan Kota/ Provinsi dalam perkara *a quo* di Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung, sekalipun mediasi antara Penggugat dan Tergugat II telah dilakukan, namun ternyata gugatan Penggugat di dalam tuntutan/ petitumnya mengenai untuk mempekerjakan kembali dan permohonan pemutusan hubungan kerja berdasarkan Pasal 169 ayat (2) tidak dibahas dalam Anjuran tersebut menurut Majelis Hakim bahwa dalam perkara *a quo* telah dilakukan mediasi di Dinas Tenaga Kerja Kota Bandar Lampung Mediator Dinas Ketenagakerjaan Kota Bandar Lampung telah mengeluarkan Anjuran Nomor : 568.72.III.06.05.VI.2023 tanggal 27 Juli 2023 dan Risalah Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial yang dilampirkan dalam berkas perkara *a quo* dan apakah petitum Penggugat tentang mempekerjakan kembali tidak dibahas dalam Anjuran hal ini tidaklah membuat gugatan Penggugat menjadi Melanggar Tata Cara Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial serta untuk menilai apakah Pemutusan Hubungan Kerja yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II terhadap Penggugat sesuai dengan Pasal 169 ayat (2) Undang-undang No. 13 Tahun 2003 maka hal ini sudah memasuki materi pokok perkara sehingga seyogyanya akan dipertimbangkan dan dibuktikan bersama-sama dengan pokok perkara ;

Halaman 88 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa oleh karena eksepsi Tergugat I dan Tergugat II sudah memasuki materi pokok perkara maka eksepsi Tergugat I dan Tergugat II angka 4 mengenai Gugatan Telah Melanggar Tata Cara Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Sesuai Dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial harus ditolak ;

Menimbang, bahwa berdasarkan seluruh uraian pertimbangan diatas adalah cukup beralasan bagi Majelis Hakim menyimpulkan bahwa Eksepsi yang diajukan oleh Tergugat 1 dan Tergugat 2 sebagaimana tersebut **dalam Eksepsi harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya ;**

## **DALAM POKOK PERKARA :**

Menimbang, bahwa maksud dan tujuan gugatan Penggugat adalah sebagaimana telah diuraikan di atas ;

Menimbang, bahwa Penggugat pada pokoknya telah mendalihkan hal-hal sebagai berikut :

1. Bahwa Penggugat sebagai Asisten Masinis beserta Masinis Ardiyansah KA yang memberangkatkan KA 3056 A telah melaksanakan prosedur dan tata cara yang telah sesuai dengan aturan sebagaimana Peraturan Dinas 16A (PD 16A) Jilid I Bagian Ketiga Pemeriksaan Lokomotif Setelah Mesin Hidup;
2. Bahwa apabila dalam pemeriksaan tidak ada kendala/ hambatan, semua peralatan dan penunjukan indikator-indikator sesuai dengan ketentuan yang tercantum pada laporan teknik lokomotif (T.200), maka data hasil pemeriksaan dicatat pada T.200 dan ditandatangani oleh pengawas perawatan sebagai bukti pemeriksaan telah dilaksanakan ;
3. Bahwa setelah melakukan pemeriksaan sebagaimana pada ayat (1) dan (2) Pasal ini, dilakukan juga pengisian dan penandatanganan lembar pemeriksaan kelayakan operasi lokomotif dari DIPO oleh pengawas perawatan Dipo Lokomotif, selanjutnya diberitahukan kepada Pul dan Penyelia awak kereta api bahwa lokomotif siap untuk dinas ;
4. Bahwa selain dari pada itu Penggugat telah menerapkan sebagaimana aturan teknis dengan baik dan benar kepada Tergugat III dengan melakukan tahapan-tahapan sebagaimana tertuang dalam Pasal 10 (1) Huruf h. hal-hal sebagai berikut :
  - Tes Modulasi dengan menggunakan GO NO GO ITEM yaitu untuk diperbolehkan jalan (keberangkatan Kereta Api)
  - Pembagian pengecekan dibagi 2 (dua) Masinis didalam kabin dan asisten Masinis diluar kabin ;

Halaman 89 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

5. Bahwa salah satu syarat keberangkatan yang ada di GO NO GO ITEM untuk diperbolehkan jalan adalah melaporkan identitas dan tujuan kereta api yang dilaporkan oleh Masinis Ardiyansah kepada Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) yaitu di Palembang (Tergugat III) ;
6. Bahwa keberangkatan Kereta Api Nomor 3056 A Berdasarkan perubahan Jadwal yang dipercepat, Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono (Penggugat) pada Pukul 21.35 WIB telah berjalan baik dan benar, dalam keberangkatan tersebut dari Stasiun Tarahan KA 3056 A berangkat Pukul 21.35 WIB, Sukamenanti - menuju stasiun Tanjung Karang - (Berhenti sesuai dengan Jadwal Perjalanan) lalu melintasi stasiun Labuhan Ratu kemudian menuju Stasiun Gedung Ratu, sebelum Stasiun Gedung Ratu yang menurut Jadwal Perjalanan berjalan langsung, KA 3056 A menghadapi sinyal masuk tidak aman/ Semboyan 7 (Kereta Api harus berhenti) sehingga KA 3056 A cukup lama tertahan di Semboyan 7 sebelum masuk Stasiun Gedung Ratu dan Masinis Ardiyansah mencoba berkali-kali menghubungi Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) namun tidak mendapat respon, karena yang seharusnya kereta api yang dikendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat tidak berhenti di setasiun tersebut yang membuat Masinis Ardiyansah menjadi bingung terhadap keadaan tersebut ;
7. Bahwa selanjutnya Ardiyansah dan Penggugat mengikuti perintah Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Gedung Ratu (sebagaimana semboyan 7 berubah menjadi Semboyan 5/ kereta api boleh berjalan), maka Kereta Api Nomor 3056 A melanjutkan Perjalanan sesuai dengan Jadwal dinas, kemudian sesampai di stasiun Rejo Sari - Kereta Api Nomor 3056 A Berhenti sesuai Jadwal, saat itu Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) masih belum menghubungi Ardiyansah dan Penggugat yang dalam kenyataannya KA 3056 A yang berada di jalur 3 (tiga) menyusul (mendahului) KA 3054 A yang berada di jalur 4 (empat) tanpa adanya informasi dari Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) ;
8. Bahwa selanjutnya Kereta Api Nomor 3056 A diberangkatkan oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Rejo Sari, yang selanjutnya akan melintasi stasiun Branti (melintasi/ langsung) dan akan berhenti kembali di stasiun Tegineneng, namun Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) juga masih belum memberikan informasi perjalanan kereta api yang di kendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat, kemudian kereta api Nomor 3056 A diberangkatkan kembali oleh Pengatur Perjalanan Kereta Api (PPKA) Tegineneng untuk melintasi Stasiun Rengas (Tempat terjadinya Kecelakaan) menuju stasiun Bekri ;

Halaman 90 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

9. Bahwa Pukul 02.20 WIB sesampai di Stasiun Rengas terjadi peristiwa yang sebenarnya adalah kelalaian dari Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) sehingga terjadi kecelakaan yang menyebabkan kerugian;
10. Bahwa adanya Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II yang menyalahi aturan dan tidak sesuai dengan ketentuan Hukum yang berlaku antara lain : Dalam hal Management, Dalam hal Jam Kerja, Keterbatasan Sistem Sinyal Utama, Keterbatasan Sinyal Muka, Tidak Adanya Semboyan 8 Pada Stasiun dan Jumlah Masinis Yang Tidak Sesuai Dengan Kebutuhan ;
11. Bahwa Tergugat I telah memastikan adanya kesalahan berat yang dilakukan oleh Penggugat dengan alasan Penggugat Tertidur hal tersebut telah dapat dipastikan adanya kekeliruan penerapan aturan yang dilakukan oleh Tergugat I kepada Penggugat dimana dapat ditarik sebuah Fakta yaitu sistem Dead Man Pedal (DMP) Aktif ;
12. Bahwa Sistem kerja Dead Man Pedal (DMP) akan memberi informasi kepada Masinis dengan Suara Buzer (dering) serta akan memfungsikan Rem Darurat (*Emergency Brake*) dan menghentikan Kereta api secara otomatis apabila Masinis tertidur ;
13. Bahwa Dead Man Pedal (DMP) akan berfungsi secara otomatis apabila tidak ada gerakan kaki oleh Masinis serta 9 (sembilan) indikator lain yang difungsikan dalam kurun waktu lebih kurang 90 (sembilan puluh) detik, sehingga peristiwa yang terjadi terhadap Penggugat dan Masinis Ardiyansah dengan alasan Masinis Tertidur telah terbantahkan dan/ atau alasan yang tidak sesuai dengan fakta yang ada untuk digunakan sebagai dasar Pemutusan Hubungan Kerja oleh Tergugat I ;
14. Bahwa Tergugat I Belum menerapkan Peraturan Menteri Nomor 24 tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian Pasal 6 dapat dipastikan alasan dalam penerapan aturan (hukuman disiplin) sebagaimana Pelanggaran berat yang dilakukan oleh Penggugat telah terbantahkan dan kecelakaan tersebut adalah kesalahan yang disebabkan oleh Tergugat I terkait manajemen dan Tergugat II mengenai jam kerja dan pergantian atau perubahan jadwal dan Tergugat III tidak mengatur perjalanan kereta api yang dikendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat ;
15. Bahwa berdasarkan peristiwa yang dialami oleh Penggugat selain dari pada kesalahan Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat (PPKP) maka terdapat kesalahan Tergugat I mengenai Management yaitu terhadap :
  - Penerapan Jam kerja yang melebihi dari aturan Perundang-Undangan ;
  - Keterbatasan Sinyal Utama ;

Halaman 91 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- Keterbatasan Sinyal Muka ;
- Tidak adanya Semboyan 8 pada Stasiun Rengas ;
- Jumlah Masinis yang tidak sesuai dengan Kebutuhan atau kekurangan Masinis ;

16. Bahwa Tergugat I dan Tergugat II tidak melaksanakan dan menerapkan Standar keselamatan perkeretaapian mengenai jalur kereta api yang tidak sesuai dengan ketentuan aturan hukum yang berlaku ;

17. Bahwa terbatasnya infrastruktur Jalur Kereta Api seiring bertambahnya frekuensi perjalanan Kereta Api di wilayah Divre IV ;

18. Bahwa Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.M/ KH.602/II/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja oleh Suparno NIPP. 46866 a.n. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Direktur SDM dan Umum dan diterima oleh Penggugat pada tanggal 13 Februari 2023 dan Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor : SK.MC/KH.606/III/1/SPA/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin an. Wahono tertanggal 21 Maret 2023 adalah keputusan yang keliru dan tidak memenuhi standar sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian BAB XVII Ketentuan Pidana ;

19. Bahwa Penggugat telah melaksanakan kewajiban sebagai karyawan PT. Kereta Api (Persero) sesuai dengan SOP (*Standar Oprasional Prosedur*) PT. Kereta Api (Persero) dan aturan-aturan baik peraturan PT. Kereta Api (Persero) maupun Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku ;

20. Bahwa karena tidak dapat dibuktikan secara nyata adanya kesalahan dan adanya Hukuman Disiplin Berat yang mengakibatkan Pemutusan Hubungan Kerja yang dilakukan oleh Tergugat I, maka sudah sepatutnya Pemutusan Hubungan Kerja tersebut batal demi hukum dan Penggugat dipekerjakan kembali ;

Menimbang, bahwa atas gugatan Penggugat tersebut pihak Tergugat I dan Tergugat II telah mengajukan tanggapan yang pada pokoknya sebagai berikut :

1. Bahwa Tergugat I menolak dengan tegas seluruh dalil-dalil yang sampaikan Penggugat, kecuali yang secara tegas diakui oleh Tergugat I dan Tergugat II ;
2. Bahwa benar Penggugat adalah mantan pekerja Tergugat II, yang tertidur pulas/ lelap bersama-sama pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten

Halaman 92 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, yang mana Pengugat juga telah mengetahui larangan-larangan yang dapat mengakibatkan pemutusan hubungan kerja dengan alasan kesalahan berat diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dan Pasal 52 ayat (4) huruf d PKB PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2022-2024 ;

3. Bahwa benar Tergugat I dan II telah melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) sesuai dengan tahapan yang telah ditentukan terhadap Penggugat terhitung sejak tanggal 03 Maret 2023, oleh karena Penggugat telah melakukan kesalahan tertentu sehingga perusahaan terpaksa mengambil tindakan tegas dengan alasan melakukan kesalahan berat ;
4. Bahwa fakta hukum yang sebenarnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah oleh karena Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, sehingga terbukti PHK terjadi akibat perbuatan Penggugat sendiri ;
5. Bahwa Penggugat sendiri yang seharusnya paham perbuatan tersebut sangat merugikan Perusahaan sebagai garda terdepan Pemerintah dalam melayani masyarakat untuk pengangkutan baik manusia maupun barang yang menempatkan Keselamatan sebagai hal yang utama dan terpenting, selain itu Penggugat seharusnya sadar bahwasanya tempat dahulu Penggugat berdinasi merupakan citra pemerintah dalam layanan publik yang keselamatan menjadi hal yang paling utama, sehingga tidur pulas pada saat sedang mengemudikan/ mengoperasikan Kereta Api merupakan hal yang tidak dapat ditawar oleh karena berimbas pada seluruh layanan Kereta Api Indonesia diseluruh indoneia bahkan dimata dunia Internasional tentang jaminan keselamatan penumpang serta bertentangan dengan kebijakan pemerintah yang semakin meningkatkan Akomodasi Angkutan umum termasuk kereta cepat. Maka Penggugat tidak lagi dapat dikategorikan sebagai Penggugat yang beritikad baik ;
6. Bahwa dalil gugatan Penggugat yang menyatakan tentang kelebihan jam kerja dan kurangnya fasilitas petunjuk adalah salah atau keliru serta tidak benar, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), dimana Penggugat yang selalu minta untuk ditambah jam kerja sebagaimana Permintaannya akan tetapi

Halaman 93 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Tergugat II sebagai Penanggungjawab telah melakukan sesuai Peraturan Dinas yang berlaku, dan Rambu-rambu serta fasilitas pendukung telah tersedia akan tetapi semua itu tidak terlihat oleh karena Penggugat terhitung keberangkatan sampai terjadi kecelakaan baru sekitar 6 jam atau belum mencapai 8 jam kerja, sehingga tidak ada kelebihan, serta Penggugat tidak melihat rambu-rambu dan peringatan serta Semboyan 7 disebabkan semata-mata oleh karena Penggugat tertidur pulas/ lelap bersama masinisnya dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, oleh karena itu fakta hukumnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah dikarenakan Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya ;

7. Bahwa sehingga Tergugat I dan II sebagai citra dan garda terdepan wajah pemerintah dalam hal pengangkutan/ layanan publik barang maupun manusia. Jika Tergugat I dan II sebagai penanggungjawab tidak mengambil langkah dimaksud tentu sama halnya Pemerintah dan citra Para Tergugat hancur oleh karena Perbuatan yang dilakukan Penggugat selain melanggar Perjanjian Kerja Bersama PT Kereta Api Indonesia (Persero) Periode 2022-2024, juga bertentangan dengan Kebijakan Pemerintah yang semakin meningkatkan Akomodasi Angkutan umum termasuk kereta cepat. Maka terbukti PHK terjadi akibat perbuatan Penggugat sendiri, dimana seharusnya Penggugat sadar bahwasanya tidur pada saat mengoperasikan akomodasi umum (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) tidak hanya mengancam keselamatan Penggugat dan penumpangnya tapi juga masyarakat umum serta mencoreng citra transformasi umum yang sedang ditingkatkan kampanyenya menuju internasional ;
8. Bahwa dengan sangat berat hati Tergugat I dan II harus melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat untuk menghindari Pegawai lain mengikuti etitit dan disiplin yang buruk Penggugat bahkan lebih jauh demi kelangsungan bisnis layanan umum Perusahaan yang mengutamakan keselamatan, dimana Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam

Halaman 94 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya tidak dapat ditolelir. Bagaimana tidak seorang yang seharusnya menjamin keselamatan kereta api dan penumpang ternyata tertidur lelap bersama-sama, sehingga sangat merugikan perusahaan juga merusak citra perusahaan seolah-olah tidak sejalan dengan kebijakan pemerintah tentang Kampanye Angkutan Umum dan keselamatan taraf internasional ;

9. Bahwa dengan adanya pengakuan dari Penggugat, yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, dalam konteks Perkara *a quo* dapat dipahami hal ini merupakan suatu pengakuan yang sungguh-sungguh dari Penggugat bilamana memang Penggugat benar adanya telah melakukan perbuatan dimaksud ;
10. Bahwa PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) tempat dimana Penggugat bekerja mempunyai aturan perusahaan tersendiri berupa Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) dimana di dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) tersebut telah mengatur hak dan kewajiban para pihak serta mengatur larangan-larangan bagi karyawan yang apabila larangan tersebut dilanggar akan mengakibatkan hubungan kerja putus (PHK) karena alasan mendesak. Adapun larangan-larangan yang dapat mengakibatkan pemutusan hubungan kerja dengan alasan kesalahan berat diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dan Pasal 52 ayat (4) huruf d PKB PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 ;
11. Bahwa Pekerja yang melakukan pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ayat (4) huruf d di atas, dapat dilakukan pemutusan hubungan kerja secara serta merta tanpa mendapat uang pesangon, penghargaan masa kerja, uang penggantian hak maupun kompensasi lainnya, kecuali hak-hak seperti gaji, sisa cuti yang belum diambil. Sehingga segala Tindakan Tergugat I dan II untuk Pelanggaran disiplin tingkat berat berupa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) adalah sah secara hukum ;
12. Bahwa setelah melalui seluruh rangkaian upaya Pemeriksaan yang dilakukan Tergugat I dan II, barulah kemudian pada tanggal 19 Januari 2023 pihak PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) menerbitkan surat pemutusan hubungan kerja berdasarkan hasil Pemeriksaan CO atas

Halaman 95 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

pelanggaran yang Penggugat lakukan yakni perbuatan Penggugat sendiri yang melakukan karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/ atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang, dimana hal ini sangat merugikan bisnis pelayanan publik dan merusak citra perusahaan tersebut apalagi Penggugat pada bagian masinis yang langsung dapat mengancam kelancaran dan keselamatan seluruh Pengguna layanan maupun Masyarakat umum, yang tentu telah melanggar Perjanjian Kerja Bersama yang berlaku di PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 ;

13. Bahwa Tergugat I dan II sangat tidak bisa memberikan toleransi bagi semua karyawan yang melakukan perbuatan yang dapat merugikan perusahaan terutama Perbuatan tidur pulas/ lelap pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan, oleh karena dalam Doktrin layanan Tergugat I dan II keselamatan adalah hal yang utama sebagai layanan publik, serta dapat mengancam keselamatan seluruh pengguna layanan perusahaan, yang pada akhirnya cepat atau lambat dapat menghancurkan perusahaan ;

14. Bahwa agar tidak menimbulkan *preseden* yang tidak baik dikemudian hari dan untuk menghindari tragedi yang lebih besar atau untuk mengembalikan kepercayaan Masyarakat terhadap layanan Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (*Persero*), sehingga Tergugat I dan II dalam hal ini setelah melalui semua rangkaian yang dipersyaratkan oleh peraturan yang berlaku untuk itu, Tergugat I dan II terpaksa mengambil langkah yang tegas dengan melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat terhitung sejak tanggal 03 Maret 2023 sesuai surat Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Nomor : SK.M/KH.602/II/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja Atas Nama Wahono NIPP 41943 ;

Menimbang, bahwa yang menjadi pokok perselisihan dalam perkara ini adalah : Penggugat menolak untuk diputus hubungan kerjanya (PHK) oleh Tergugat I dan Tergugat II dengan alasan adanya Perbuatan Tergugat I dan Tergugat II yang menyalahi aturan dan tidak sesuai dengan ketentuan Hukum yang berlaku antara lain : Dalam hal Management, Dalam hal Jam Kerja, Keterbatasan Sistem Sinyal Utama, Keterbatasan Sinyal Muka, Tidak Adanya

Halaman 96 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

Semboyan 8 Pada Stasiun dan Jumlah Masinis Yang Tidak Sesuai Dengan Kebutuhan. Bahwa Tergugat I telah keliru dalam memastikan Penggugat Tertidur dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis karena faktanya yaitu sistem Dead Man Pedal (DMP) Aktif. Bahwa sistem kerja Dead Man Pedal (DMP) akan memberi informasi kepada Masinis dengan Suara Buzer (dering) serta akan memfungsikan Rem Darurat (*Emergency Brake*) dan menghentikan Kereta api secara otomatis apabila Masinis tertidur. Bahwa Dead Man Pedal (DMP) akan berfungsi secara otomatis apabila tidak ada gerakan kaki oleh Masinis serta 9 (sembilan) indikator lain yang difungsikan dalam kurun waktu lebih kurang 90 (sembilan puluh) detik, sehingga peristiwa yang terjadi terhadap Penggugat dan Masinis Ardiyansah dengan alasan Masinis Tertidur telah terbantahkan dan/ atau alasan yang tidak sesuai dengan fakta yang ada untuk digunakan sebagai dasar Pemutusan Hubungan Kerja oleh Tergugat I dan Tergugat II, sehingga Pemutusan Hubungan Kerja yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II adalah tidak sah dan Penggugat meminta agar dipekerjakan kembali ditempat semula ditempat Tergugat II namun hal tersebut dibantah oleh Tergugat I dan Tergugat II yang menyatakan bahwa fakta hukum yang sebenarnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah oleh karena Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, sehingga terbukti PHK terjadi akibat perbuatan Penggugat sendiri. Bahwa dalil gugatan Penggugat yang menyatakan tentang kelebihan jam kerja dan kurangnya fasilitas petunjuk adalah salah atau keliru serta tidak benar, oleh karena merupakan dalil yang keliru (*rechtsdwaling*) dan cenderung menyesatkan (*fallacy*), dimana Penggugat yang selalu minta untuk ditambah jam kerja sebagaimana Permintaannya akan tetapi Tergugat II sebagai Penanggungjawab telah melakukan sesuai Peraturan Dinas yang berlaku, dan Rambu-rambu serta fasilitas pendukung telah tersedia akan tetapi semua itu tidak terlihat oleh karena Penggugat terhitung keberangkatan sampai terjadi kecelakaan baru sekitar 6 jam atau belum mencapai 8 jam kerja, sehingga tidak ada kelebihan, serta Penggugat tidak melihat rambu-rambu dan peringatan serta Semboyan 7 disebabkan semata-mata oleh karena Penggugat tertidur pulas/ lelap bersama masinisnya dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, oleh karena itu fakta hukumnya atau kebenaran hukum atas PHK Penggugat adalah dikarenakan Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/

Halaman 97 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya. Bahwa PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) tempat dimana Penggugat bekerja mempunyai aturan perusahaan tersendiri berupa Perjanjian Kerja Bersama (PKB) PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) dimana di dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) tersebut telah mengatur hak dan kewajiban para pihak serta mengatur larangan-larangan bagi karyawan yang apabila larangan tersebut dilanggar akan mengakibatkan hubungan kerja putus (PHK) karena alasan mendesak. Adapun larangan-larangan yang dapat mengakibatkan pemutusan hubungan kerja dengan alasan kesalahan berat diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dan Pasal 52 ayat (4) huruf d PKB PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024. Bahwa dengan sangat berat hati Tergugat I dan II harus melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat untuk menghindari Pegawai lain mengikuti etitit dan disiplin yang buruk Penggugat bahkan lebih jauh demi kelangsungan bisnis layanan umum Perusahaan yang mengutamakan keselamatan, dimana Penggugat yang tidur pulas/ lelap bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya tidak dapat ditolelir. Bagaimana tidak seorang yang seharusnya menjamin keselamatan kereta api dan penumpang ternyata tertidur lelap bersama-sama, sehingga sangat merugikan perusahaan juga merusak citra perusaan seolah-olah tidak sejalan dengan kebijakan pemerintah tentang Kampanye Angkutan Umum dan keselamatan taraf internasional. Dengan demikian perselisihan ini termasuk Perselisihan Hak sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor : 02 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial;

Menimbang, bahwa setelah menelaah seluruh isi gugatan Penggugat dan tanggapan dari Tergugat I dan Tergugat II yang diajukan oleh kedua belah pihak maka persoalan yang paling pokok dan fundamental yang harus dipertimbangkan dan dibuktikan adalah :

1. Apakah benar Penggugat telah tertidur dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk menjalankan/ mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A ?

Halaman 98 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

2. Apakah benar Penggugat telah melakukan kesalahan berat/ Disiplin Tingkat Berat sebagaimana yang diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ?
3. Apakah tindakan Tergugat I dan Tergugat II yang telah melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap Penggugat sah menurut hukum ?

Menimbang, bahwa berdasarkan Gugatan Penggugat maka Majelis Hakim memandang bahwa Petitum/ Tuntutan Pokok perselisihan antara Penggugat dengan Tergugat adalah sebagaimana Petitum gugatan Penggugat angka 7 (tujuh) yang berbunyi menyatakan bahwa Penggugat tidak melakukan Kesalahan Berat, Petitum gugatan Penggugat angka 6 (enam) yang berbunyi Menyatakan Tidak Sah dan Batal Demi Hukum terhadap : Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.M/ KH.602/II/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja oleh Suparno NIPP. 46866 a.n. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Direktur SDM dan Umum dan diterima oleh Penggugat pada tanggal 13 Februari 2023 dan Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor SK.MC/ KH.606/III/1/SPA/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin an. Wahono tertanggal 21 Maret 2023 serta Petitum gugatan Penggugat angka 8 (delapan) yang berbunyi Memerintahkan Tergugat I untuk memperkerjakan kembali terhadap Wahono (Penggugat) dengan NIPP : 41943 sebagai Asisten Masinis di Perusahaan Tergugat I ;

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalil gugatannya Penggugat telah mengajukan alat bukti surat yang bertanda **P-1 s/d P-25** dan disamping itu Penggugat juga mengajukan 3 (tiga) orang Saksi yaitu 1 : **ALDI ALWIAN**, saksi 2 : **UMAR MUHJIATNO** dan saksi 3 : **INDO FERNANNO** yang telah memberikan keterangan di persidangan dibawah sumpah ;

Menimbang, bahwa untuk menguatkan dalil jawabannya Tergugat I dan Tergugat II telah mengajukan alat bukti surat yang bertanda **T.II II-1 s/d T.II II-17** dan disamping itu Tergugat I dan Tergugat II juga mengajukan 2 (dua) orang Saksi yaitu 1. **FEBRIADI** dan 2. **YULIANTO** yang telah memberikan keterangan di persidangan dibawah sumpah ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan pokok permasalahan antara Penggugat dengan Para Tergugat dalam perkara *a quo* sebagai berikut :

Halaman 99 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

Ad. 1 Apakah benar Penggugat telah tertidur dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk menjalankan/ mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A ?

Menimbang, bahwa Penggugat mendalilkan Tergugat I telah memastikan adanya kesalahan berat yang dilakukan oleh Penggugat dengan alasan Penggugat Tertidur hal tersebut telah dapat dipastikan adanya kekeliruan penerapan aturan yang dilakukan oleh Tergugat I kepada Penggugat dimana dapat ditarik sebuah Fakta yaitu sistem Dead Man Pedal (DMP) Aktif ;

Menimbang, bahwa Sistem kerja Dead Man Pedal (DMP) akan memberi informasi kepada Masinis dengan Suara Buzer (dering) serta akan memfungsikan Rem Darurat (*Emergency Brake*) dan menghentikan Kereta api secara otomatis apabila Masinis tertidur ;

Menimbang, bahwa Dead Man Pedal (DMP) akan berfungsi secara otomatis apabila tidak ada gerakan kaki oleh Masinis serta 9 (sembilan) indikator lain yang difungsikan dalam kurun waktu lebih kurang 90 detik ;

Menimbang, bahwa sehingga peristiwa yang terjadi terhadap Penggugat dan Masinis Ardiyansah dengan alasan Masinis Tertidur telah terbantahkan dan/ atau alasan yang tidak sesuai dengan fakta yang ada untuk digunakan sebagai dasar Pemutusan Hubungan Kerja oleh Tergugat I ;

Menimbang, bahwa maka dapat dipastikan alasan dalam penerapan aturan (hukuman disiplin) sebagaimana Pelanggaran berat yang dilakukan oleh Penggugat telah terbantahkan dan kecelakaan tersebut adalah kesalahan yang disebabkan oleh Tergugat I terkait manajemen dan Tergugat II mengenai Jam kerja dan pergantian atau perubahan jadwal dan Tergugat III tidak mengatur Perjalanan Kereta api yang dikendalikan oleh Ardiyansah dan Penggugat ;

Menimbang, bahwa namun dalil Penggugat tersebut dibantah oleh Tergugat I dan Tergugat II yang menyatakan fakta hukum yang sebenarnya Penggugat yang tertidur pulas/ lelap bersama Masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya ;

Menimbang, bahwa Penggugat sendiri yang seharusnya paham perbuatan tersebut sangat merugikan Perusahaan sebagai garda terdepan Pemerintah dalam melayani masyarakat untuk pengangkutan baik manusia

Halaman 100 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

maupun barang yang menempatkan Keselamatan sebagai hal yang utama dan terpenting, selain itu Penggugat seharusnya sadar bahwasanya tempat dahulu Penggugat berdinis merupakan citra pemerintah dalam layanan publik yang keselamatan menjadi hal yang paling utama, sehingga tidur pulas pada saat sedang mengemudikan/ mengoperasikan Kereta Api merupakan hal yang tidak dapat ditawar oleh karena berimbas pada seluruh layanan Kereta Api Indonesia diseluruh indoneia bahkan dimata dunia Internasional tentang jaminan keselamatan penumpang serta bertentangan dengan kebijakan pemerintah yang semakin meningkatkan Akomodasi Angkutan umum termasuk kereta cepat. Maka Penggugat tidak lagi dapat dikategorikan sebagai Penggugat yang beritikad baik ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T./II-5** berupa Risalah Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Secara Bipartit antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang dengan Serikat Pekerja Kereta Api/ DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang pada tanggal 22 Februari 2023 dengan pokok masalah/ alasan perselisihan penolakkan pekerja atas nama Wahono Nipp. 41943 dan Ardiyansah Nipp. 62662 Masinis Muda UPT Crew KA Tarahan terhadap Penjatuhan Hukuman Disiplin Tingkat Berat Berupa Pemutusan Hubungan Kerja diperoleh fakta antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang dengan Serikat Pekerja Kereta Api/ DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang telah melakukan Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Secara Bipartit terkait masalah PHK dengan Kesimpulan/ Hasil Perundingan menyatakan belum ada kesepakatan antara Manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang selaku kuasa pekerja a.n Ardiyansah NIPP. 62662 dan Wahono NIPP. 41943 terkait dengan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) atas nama pekerja tersebut ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T./II-6** berupa Risalah Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Secara Bipartit Ke-2 antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang dengan Serikat Pekerja Kereta Api/ DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang pada tanggal 2 Maret 2023 dengan pokok masalah/ alasan perselisihan tidak ada kesepakatan pada Bipartit Pertama terkait penolakkan pekerja atas nama Wahono Nipp. 41943 dan Ardiyansah Nipp. 62662 Masinis Muda UPT Crew KA Tarahan terhadap Penjatuhan Hukuman Disiplin Tingkat Berat Berupa Pemutusan Hubungan Kerja diperoleh fakta antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang dengan Serikat Pekerja Kereta Api/ DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang telah melakukan Perundingan Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial Secara Bipartit Ke-2 terkait masalah PHK

Halaman 101 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

dengan Kesimpulan/ Hasil Perundingan menyatakan tidak ada kesepakatan pada Bipartit Ke-2 antara Manajemen PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang selaku kuasa pekerja a.n Ardiyansah Nipp. 62662 dan Wahono Nipp. 41943 terkait dengan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) atas nama pekerja tersebut ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T.II/7** berupa Risalah Perundingan Perselisihan Hubungan Industrial (Mediasi Satu) di Dinas Tenaga Kerja Kota Bandar Lampung tanggal 3 Mei 2023 diperoleh fakta bahwa Mediator pada Dinas Tenaga Kerja Kota Bandar Lampung telah melakukan Mediasi Satu antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang dengan Serikat Pekerja Kereta Api/ DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang pada tanggal 3 Mei 2023 dengan Kesimpulan atau Hasil Mediasi : 1. Bahwa Kuasa Pekerja meminta agar pekerja dapat tetap bekerja kembali di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan 2. Bahwa Mediator akan melakukan mediasi kedua tanggal 10 Mei 2023, guna penyelesaian perselisihan pekerja dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) serta membawa/ melengkapi berkas PKB yang dimaksud ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T.II/8** berupa Risalah Perundingan Perselisihan Hubungan Industrial (Mediasi Kedua) di Dinas Tenaga Kerja Kota Bandar Lampung tanggal 10 Mei 2023 diperoleh fakta bahwa Mediator pada Dinas Tenaga Kerja Kota Bandar Lampung telah melakukan Mediasi Kedua antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang dengan Serikat Pekerja Kereta Api/ DPD SPKA Divre IV Tanjungkarang pada tanggal 10 Mei 2023 dengan Kesimpulan atau Hasil Mediasi : 1. Bahwa kedua belah pihak menyatakan bahwa agar mediasi kedua ini menjadi mediasi terakhir dan meminta mediator mengeluarkan anjuran dan 2. Bahwa Mediator meminta kronologis dan bukti-bukti dari kedua belah pihak untuk membuat anjuran yang akan di disposisikan ke Pengadilan Hubungan Industrial (PHK) Bandar Lampung ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T.II/9** berupa Berita Acara Pemeriksaan tanggal 24 November 2022 bertempat di Kantor PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang diperoleh fakta bahwa 1. Rangga Putra Maulana jabatan Deputy Kepala Divisi Regional IV Tanjungkarang 2. Iwan Agustiawan jabatan Kepala Bagian Operasi Divre IV Tanjungkarang 3. Zulfan Suhendra jabatan Kepala Bagian JJ Divre IV Tanjungkarang 4. Muhammad Tarmizi jabatan Kepala Bagian Sarana Divre IV Tanjungkarang 5. Agung Sekar Galih jabatan Kepala Bagian Sintelis Divre IV Tanjungkarang 6. Andriyo Nugroho jabatan Kepala Bagian SDM & Umum Divre IV

Halaman 102 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Tanjungkarang dan 7. Deswan Alfarezi jabatan Kepala Bagian Hukum Divre IV Tanjungkarang selaku Tim Pemeriksa dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre IV Tanjungkarang telah melakukan pemeriksaan terhadap Penggugat dalam pemeriksaan terhadap Penggugat dalam keterangan Jabatan Penggugat telah memberikan keterangan dengan tulisan tangan yang ditulis sendiri oleh Penggugat yang menerangkan pada pokoknya Penggugat tertidur/terlelap dan baru sadar/ terbangun di wesel jalur I stasiun Rengas dan Penggugat terjatuh dan berusaha bangun sambil berteriak "Rem di – Rem di" namun sudah tak terem lagi sehingga menabrak KA 3031 A di jalur I stasiun Rengas dan selanjutnya Penggugat dibawa ke Rumah Sakit ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T.I/II-10** berupa flash disk rekaman Pemeriksasan tanggal 24 November 2022 diperoleh fakta bahwa dalam flash disk rekaman pada pemeriksaan tersebut Penggugat menyatakan dengan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun yang menyatakan bahwa Penggugat telah tertidur/ terlelap pada saat menjalankan Kereta Api Barang Nomor 3056 A dihadapan Tim Pemeriksa ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T.I/II-11** berupa Laporan Pemeriksasan Tim Investigasi Nomor : KH.506/XI/1/RH/DV.4-2022, KKA : PLB KA 3031A di jalur Rengas dari arah berlawanan PLB KA 3056A masuk jalur Stasiun Rengas tanggal 30 November 2022 diperoleh fakta bahwa sebagai berikut :

1. Tanggal dan Tempat Sidang Pemeriksaan :

Sidang pemeriksaan dilaksanakan pada hari Kamis tanggal 10 November 2022 dan Kamis tanggal 24 November 2022 bertempat di kantor Divre IV Tanjungkarang ;

2. Uraian Singkat Terjadinya Peristiwa :

- a. Pukul 21.35 WIB KA 3056 A (kosongan) berangkat dari Stasiun Tarahan
- b. Pukul 01.59 WIB KA 3031 A (rangkaiannya batubara isian) diberangkatkan dari Stasiun Bekri ;
- c. Pukul 02.19 WIB KA 3031 A masuk dan berhenti di Jalur I Stasiun Rengas (BLB), direncanakan bersilang dengan KA 3056 A (rangkaiannya batubara kosongan) ;
- d. Pukul 02.07 WIB KA 3056 A berangkat dari Stasiun Tegineneng ;
- e. Pukul 02.22 WIB KA 3056 A masuk di jalur I Stasiun Rengas saat sinyal masuk Stasiun Rengas pihak Tegineneng masih mengindikasikan semboyan 7 dan menabrak KA 3031 A ;

3. Sebab-sebab terjadinya Peristiwa :

Halaman 103 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Bahwa terdapat indikasi pada kondisi ASP KA 3056 A yang tertidur dalam pelaksanaan dinas dan melanggar sinyal sehingga masuk ke jalur I Stasiun Rengas dan menabrak KA 3031 A yang juga berada di jalur I Stasiun Rengas;

#### 4. Akibat Peristiwa :

a. Korban manusia :

- Tiada

b. Kerusakan Material :

c. Taksiran Kerugian Bidang :

Sintel = Rp. 31.081.100,-

Jalan Rel = Rp. 148.990.000,-

Sarana = Rp. 211.579.062.771,- +

Jumlah = Rp. 211.759.133.871,-

(dua ratus sebelas milyar tujuh ratus lima puluh Sembilan juta seratus tiga puluh tiga ribu delapan ratus tujuh puluh satu rupiah) ;

#### 5. Tindakan Yang Diambil :

a. Dilakukan evakuasi oleh unit terkait

b. Dilakukan pemeriksaan terhadap ihak terkait

#### 6. Usulan Hukuman :

a. Nama : Wahono

b. NIPP : 41943

c. Pangkat : PND.1-III/B

d. Jabatan : Masinis Muda UPT Crew KA Kelas Besar Tarahan

e. Hukuman : Hukuman Disiplin Tingkat Berat, berupa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) sesuai dengan ketentuan Pasal

52

ayat (4) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 ;

#### 7. Kesimpulan :

Bahwa atas kejadian PLB KA 3031 A dari arah berlawanan menabrak KA 3056 A masuk jalur I Stasiun Rengas disebabkan atas kelalaian Sdr. Ardiyansah NIPP. 62662 sebagai Masinis dan Sdr. Wahono NIPP. 41943 sebagai Asisten Masinis yang tertidur saat membawa Lokomotif dan terjadi kecelakaan kereta api ;

#### 8. Saran/ Rekomendasi :

Bahwa berdasarkan usulan hukuman yang telah ditetapkan kepada Sdr. Ardiyansah NIPP. 62662 Masinis Muda UPT Crew KA Kelas Besar Tarahan dan Sdr. Wahono NIPP. 41943 sebagai Masinis Muda UPT Crew KA Kelas

Halaman 104 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Besar Tarahan terbukti telah melakukan unsur kesalahan sesuai dengan Perjanjian Kerja Bersama PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan Serikat Pekerja (SPKA) Periode 2022-2024 dan memenuhi kriteria Pelanggaran Tingkat Berat sesuai pada Pasal 52 ayat (4) huruf d yaitu karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA dan NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/ atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter atau kerugian materiel paling sedikit Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang ;

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti-bukti tersebut diatas Majelis Hakim akan memberikan pertimbangan apakah benar Penggugat telah tertidur dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk menjalankan/ mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A sebagai berikut :

Menimbang, bahwa dari **bukti T./II-9** telah terbukti bahwa dalam pemeriksaan terhadap Penggugat dalam keterangan Jabatan Penggugat telah memberikan keterangan dengan tulisan tangan yang ditulis sendiri oleh Penggugat yang menerangkan pada pokoknya Penggugat tertidur/ terlelap dan baru sadar/ terbangun di wesel jalur I stasiun Rengas dan Penggugat terjatuh dan berusaha bangun sambil berteriak "Rem di – Rem di" namun sudah tak terem lagi sehingga menabrak KA 3031 A di jalur I Stasiun Rengas dan selanjutnya Penggugat dibawa ke Rumah Sakit di mana dalam keterangan jabatan ini Penggugat buat dengan sebenarnya tanpa ada tekanan, paksaan dan ancaman kekerasan yang datang dari pihak lain, melainkan atas kerelaan dan kejujuran. Ditandatangani oleh Penggugat diatas Materai di Tanjung Karang pada hari Kamis tanggal 24 November 2022 ;

Menimbang, bahwa dari **bukti T./II-10** berupa flash disk rekaman Pemeriksaan tanggal 24 November 2022 telah terbukti bahwa dalam flash disk rekaman pada pemeriksaan tersebut Penggugat menyatakan dengan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun yang menyatakan bahwa Penggugat telah tertidur/ terlelap pada saat menjalankan Kereta Api Barang Nomor 3056 A dihadapan Tim Pemeriksa ;

Menimbang, bahwa dari kedua **bukti T./II-9 dan bukti T./II-10** tersebut diatas telah diperkuat oleh keterangan saksi **Febriadi** selaku HRD di PT Kereta Api Divre IV Tanjungkarang yang menyatakan bahwa Penggugat telah mengakui memang benar bahwa Penggugat telah tertidur/ terlelap dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk mengoperasikan/

Halaman 105 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A sehingga menyebabkan kecelakaan kereta api yang menabrak KA 3031 A di jalur I di Stasiun Rengas sesuai dengan surat keterangan yang ditulis sendiri oleh Penggugat pada saat dilakukan pemeriksaan oleh Tim Pemeriksa ;

Menimbang, bahwa dari kedua **bukti T.I/II-9 dan bukti T.I/II-10** tersebut diatas Majelis Hakim berpendapat bahwa Penggugat telah mengakui memang benar bahwa Penggugat telah tertidur/ terlelap dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk menjalankan/ mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A sehingga menyebabkan kecelakaan kereta api yang menabrak KA 3031 A di jalur I di Stasiun Rengas ;

Menimbang, bahwa pengakuan oleh Penggugat dalam **bukti T.I/II-9 dan bukti T.I/II-10** tersebut diatas menurut Majelis Hakim hal ini merupakan bukti yang sempurna sebagaimana diatur dalam Pasal 1928 KUHPerdara Jo. Pasal 312 Rbg ;

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian tersebut diatas Majelis Hakim berkesimpulan bahwa terbukti benar Penggugat telah tertidur dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk menjalankan/ mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A ;

Ad. 2 Apakah benar Penggugat telah melakukan kesalahan berat/ Disiplin Tingkat Berat sebagaimana yang diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) ?

Menimbang, bahwa Tergugat I dan Tergugat II menyatakan bahwa Penggugat atas kelalaian yaitu telah tertidur dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk menjalankan/ mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A menyebabkan kecelakaan kereta api yang menabrak KA 3031 A di jalur I di Stasiun Rengas dimana hal ini merupakan kesalahan berat yang diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dan Pasal 52 ayat (4) huruf d PKB PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Periode 2022-2024 ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T.I/II-4** berupa Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (*Persero*) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode tahun 2022-2024 diperoleh fakta bahwa Hukuman Disiplin Tingkat Berat diatur dalam ketentuan Pasal 52 ayat (4) yang menyatakan :

Ayat (4) : Hukuman disiplin Tingkat Berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d dijatuhkan Kepada pekerja yang melakukan pelanggaran Disiplin dengan kriteria sebagai berikut :

Halaman 106 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

- a. melakukan pelanggaran disiplin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), atau ayat (3) pada saat menjalani hukuman disiplin tingkat III.
- b. perbuatan Pekerja yang menimbulkan kerugian Perusahaan dengan nilai paling sedikit Rp. 1.000.000.000, (satu miliar rupiah) ;
- c. karena kesengajaannya menyebabkan terjadinya KKA atau NKKA ;
- d. karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/atau kerugian materiel paling sedikit Rp 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit. Rp. 1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang ;
- e. melakukan penipuan dengan mengatas namakan Perusahaan ;
- f. melakukan pemalsuan dokumen yang berdampak adanya tuntutan pihak luar dan/atau menimbulkan kerugian Perusahaan ;
- g. mengedarkan dan/atau mengonsumsi narkotika, psikotropika, dan zat adiktif lainnya/narkoba secara ilegal, yang dibuktikan atau dikuatkan dengan hasil pemeriksaan laboratorium yang bersifat final dari pihak yang berwenang ;
- h. melakukan perbuatan asusila perjudian, mengonsumsi, dan/atau mengedarkan minuman beralkohol di lingkungan Perusahaan ;
- i. menyerang, menganiaya, mengancam atau mengintimidasi sesama Pekerja yang mengakibatkan trauma atau ketakutan ;
- j. mengajak, membujuk dan/atau memaksa Pekerja lainnya untuk melakukan perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan dan/atau peraturan Perusahaan ;
- k. membongkar dan/atau membocorkan rahasia Perusahaan yang dikategorikan rahasia oleh peraturan yang berlaku ;
- l. Pekerja yang melakukan tindak pidana dan telah mendapat putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap berupa hukuman penjara dan/ atau hukuman kurungan ;
- m. khusus untuk pelanggaran dikarenakan Kedinasan dan Pekerja dinyatakan bersalah berdasarkan putusan pengadilan yang telah

Halaman 107 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

berkekuatan hukum tetap dengan putusan hukuman penjara lebih dari 1 (satu) tahun ;

- n. Pekerja karena dalam proses perkara pidana tidak dapat melaksanakan tugas selama 6 (enam) bulan berturut turut ;
- o. untuk kepentingan pribadi membuat perjanjian mengatasnamakan Perusahaan yang tidak sesuai ketentuan berakibat merugikan Perusahaan ;
- p. menerima pemberian berupa uang atau barang yang besarnya melebihi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dari Pekerja maupun orang lain yang dengan pemberian tersebut patut diketahui atau patut diduga mempengaruhi baik seluruh ataupun sebagian keputusan Kedinasan yang menjadi tanggung jawabnya ;
- q. menginvestasikan uang Perusahaan secara tidak sah dan/atau melakukan rekayasa tingkat bunga ;
- r. melakukan pencurian atau penggelapan barang dan/atau uang milik perusahaan ; dan/atau
- s. melakukan tindak kejahatan terorisme ;

Menimbang, bahwa dari **bukti T./II-11** berupa Laporan Pemeriksaan Tim Investigasi Nomor : KH.506/XI/1/RH/DV.4-2022, KKA : PLB KA 3031A di jalur Rengas dari arah berlawanan PLB KA 3056A masuk jalur Stasiun Rengas tanggal 30 November 2022 telah terbukti bahwa kerugian materiel yang diderita oleh Tergugat I dan Tergugat II akibat kecelakaan kereta api yang dijalankan/ dikemudikan oleh Penggugat adalah sebesar Rp. 211.759.133.871,- (dua ratus sebelas milyar tujuh ratus lima puluh sembilan juta seratus tiga puluh tiga ribu delapan ratus tujuh puluh satu rupiah) ;

Menimbang, bahwa terhadap **bukti T./II-11** yang disebutkan kerugian materiel yang diderita oleh Tergugat I dan Tergugat II akibat kecelakaan kereta api yang dijalankan/ dikemudikan oleh Penggugat adalah sebesar Rp. 211.759.133.871,- (dua ratus sebelas milyar tujuh ratus lima puluh sembilan juta seratus tiga puluh tiga ribu delapan ratus tujuh puluh satu rupiah) dan apabila dihubungkan dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf d Jo. Pasal 52 ayat (4) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 perbuatan Penggugat tersebut merupakan pelanggaran disiplin tingkat berat ;

Halaman 108 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

Menimbang, bahwa berdasarkan uraian tersebut diatas Majelis Hakim berkesimpulan bahwa terbukti benar Penggugat telah melakukan kesalahan berat/ Disiplin Tingkat Berat sebagaimana yang diatur dalam ketentuan Pasal 50 ayat (2) huruf d Jo. Pasal 52 ayat (4) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 ;

Ad. 3 Apakah tindakan Tergugat I dan Tergugat II yang telah melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap Penggugat sah menurut hukum ?

Menimbang, bahwa Tergugat mendalihkan di dalam jawabannya yang menyatakan bahwa benar Tergugat I dan II telah melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) sesuai dengan tahapan yang telah ditentukan terhadap Penggugat terhitung sejak tanggal 03 Maret 2023, oleh karena Penggugat telah melakukan kesalahan tertentu sehingga perusahaan terpaksa mengambil tindakan tegas dengan alasan melakukan kesalahan berat ;

Menimbang, bahwa Tergugat I dan II melakukan pemutusan hubungan kerja karena Penggugat telah melakukan kesalahan dan pelanggaran yang sangat fatal yaitu Penggugat yang tidur pulas/ lelap, bersama masinisnya pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan sebagaimana Pengakuan Tertulis dalam Pernyataan oleh Penggugat serta bukti dalam pemeriksaan CO tim investigasi maupun rekamannya, dimana seharusnya Penggugat sadar bahwasanya Tempat dahulu Penggugat berdinasi merupakan cintra pemerintah dalam layanan publik yang keselamatan menjadi hal yang paling utama ;

Menimbang, bahwa Tergugat I dan II sangat tidak bisa memberikan toleransi bagi semua karyawan yang melakukan perbuatan yang dapat merugikan perusahaan terutama Perbuatan tidur pulas/ lelap pada saat mengoperasikan/ mengemudikan Kereta Api (Kereta Api Nomor 3056 A Masinis Ardiyansah dan Asisten Masinis Wahono/ Penggugat) dan baru terbangun setelah kejadian kecelakaan, yang mengakibatkan kecelakaan, oleh karena dalam Doktrin layanan Tergugat I dan II keselamatan adalah hal yang utama sebagai layanan publik, serta dapat mengancam keselamatan seluruh pengguna layanan perusahaan, yang pada akhirnya cepat atau lambat dapat menghancurkan perusahaan ;

Halaman 109 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa agar tidak menimbulkan *preseden* yang tidak baik dikemudian hari dan untuk menghindari tragedi yang lebih besar atau untuk mengembalikan kepercayaan Masyarakat terhadap layanan Perusahaan PT Kereta Api Indonesia (*Persero*), sehingga Tergugat I dan II dalam hal ini setelah melalui semua rangkaian yang dipersyaratkan oleh peraturan yang berlaku untuk itu, Tergugat I dan II terpaksa mengambil langkah yang tegas dengan melakukan Pemutusan Hubungan Kerja terhadap Penggugat terhitung sejak tanggal 03 Maret 2023 sesuai surat Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (*Persero*) Nomor : SK.M/KH.602/I/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja Atas Nama Wahono NIPP 41943 ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti P-18 = bukti T.I/II-12** berupa Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (*Persero*) Nomor : SK.M.KH.602/I/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja Atas Nama Wahono NIPP 41943 tanggal 19 Januari 2023 diperoleh fakta bahwa Direksi PT. Kereta Api Indonesia (*Persero*) Direktur SDM Dan Umum Memutuskan Menjatuhkan Hukuman Disiplin kepada :

Nama : WAHONO  
NIPP : 41943  
Tanggal Lahir : 23 Juli 1972  
Tanggal Mulai Bekerja : 01 Desember 1994  
Gol. Ruang : III/B  
Jabatan : Masinis Muda UPT Crew KA Kelas Besar Tarahan  
Unit Kerja : UPT Crew KA Kelas Besar Tarahan  
Jenis Pelanggaran : Melakukan pelanggaran disiplin Tingkat Berat

sebagaimana tertuang dalam Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (*Persero*) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode 2022-2024 Pasal 52 ayat (4) huruf d yakni "*karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/atau kerugian materiel paling sedikit Rp 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit. Rp1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang*"

Jenis Hukuman : Pemutusan Hubungan Kerja

Halaman 110 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T./II-13** berupa Surat yang dikeluarkan oleh Vice President Personnel Administration Manager of Mutation, Retirement and Personnel Database PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: KH.308/III/48/SAP/KA-2023 Perihal : Penyampaian Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tanggal 21 Maret 2023 yang ditujukan kepada Sdr. Wahono NIPP. 41943 diperoleh fakta bahwa Vice President Personnel Administration Manager of Mutation, Retirement and Personnel Database PT. Kereta Api Indonesia telah menyampaikan Asli Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.MC/KH.606/III/1/SAP/KA-2023 tanggal 21 Maret 2023 kepada Sdr. Wahono dan diterima sendiri oleh Sdr. Wahono NIPP. 41943 pada tanggal 10 Mei 2023 ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti P-19 = bukti T./II-14** berupa Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.MC/KH.606/III/1/SAP/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin tanggal 21 Maret 2023 diperoleh fakta bahwa Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Memutuskan Pemberhentian Pekerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Karena Hukuman Disiplin, serta memberikan manfaat pensiun sekaligus kepada :

2. NAMA	: WAHONO
3. NIPP	: 41943
4. TEMPAT, TANGGAL LAHIR	: Tanjungkarang, 23 Juli 1972
5. UNIT KERJA TERAKHIR	: UPT Crew KA Kelas A Tarahan Divre IV Tanjungkarang
6. TINGKAT JABATAN	: 6
7. MASA KERJA	: 28 tahun 3 bulan
8. PENSIUN T.M.T	: 06 Maret 2023
9. UPAH POKOK TERAKHIR	: Rp. 6.399.950,00
10. GAJI DASAR ASURANSI	: Rp. 6.399.950,00
11. MANFAAT PENSIUN SEKALIGUS	: Rp. 1.164.321.584,00

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T./II-16** berupa Surat yang ditandatangani oleh Wahono yang ditujukan kepada EVP Divre IV Tanjungkarang tanggal 15 Februari 2023 Perihal : Permohonan Pembayaran Hak ke Rekening BNI diperoleh fakta bahwa Sdr. Wahono telah mengirim surat kepada EVP Divre IV Tanjungkarang tanggal 15 Februari 2023 yang pada pokoknya menyatakan sehubungan dengan terbitnya Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.M.KH.602/I/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman

Halaman 111 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Disiplin Pekerja Atas Nama Wahono NIPP 41943 tanggal 19 Januari 2023 yang salinannya Penggugat terima pada tanggal 13 Februari 2023 maka : Nama Wahono NIPP 41943 Jabatan Masinis Muda Crew KA Tarahan dengan ini memohon agar semua hak-hak kepegawaian Penggugat untuk dibayarkan melalui Rekening BNI Multi Fungsi dengan No. Rekening : 0274110045 ;

Menimbang, bahwa berdasarkan **bukti T./II-17** berupa Rincian Hak Pekerja atas nama Wahono yang bersumber dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) MCAM Kantor Pusat Bandung diperoleh fakta bahwa Penggugat telah menerima hak-hak kepegawaian Penggugat dengan perincian sebagai berikut :

No.	Uraian	Wahono	Keterangan
1	Taspen Save THT	Rp. 8.319.600	Sudah dibayarkan 15/05/2023
	Taspen Save JPK		
2	JPK	Rp. 447.200	
3	THT	Rp. 32.508.700	
4	JHT BPJS Ketenagakerjaan	Rp. 36.771.050	
5	PHT	Rp. 1.164.321.584	Sudah dibayarkan 16/05/2023 (BRI)
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp. 1.242.386.134</b>	

Menimbang, bahwa berdasarkan bukti-bukti tersebut diatas Majelis Hakim akan memberikan pertimbangan sebagai berikut :

Menimbang, bahwa sebagaimana telah diuraikan diatas telah terbukti bahwa Penggugat telah melakukan kesalahan berat/ Disiplin Tingkat Berat sesuai dengan ketentuan Pasal 50 ayat (2) huruf d Jo. Pasal 52 ayat (4) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 ;

Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan ketentuan Pasal 50 ayat (2) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 menyatakan :

Pasal 50 ayat (2) huruf d :

*"Pelanggaran disiplin tingkat berat berupa PHK"*;

Menimbang, bahwa oleh karena terbukti bahwa Penggugat telah melakukan pelanggaran disiplin tingkat berat sesuai dengan ketentuan Pasal 50 ayat (2) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 maka Majelis Hakim berpendapat bahwa sesuai dengan PKB tersebut

Halaman 112 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



## Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

diatas maka hukuman Disiplin Tingkat Berat berupa tindakan Pemutusan Hubungan Kerja yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II kepada Penggugat adalah sudah tepat dan benar ;

Menimbang, bahwa ketentuan Pelanggaran bersifat mendesak diatur dalam Penjelasan Pasal 52 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat dan Pemutusan Hubungan Kerja ("PP No. 35/2021") adalah sebagai berikut :

*Pelanggaran bersifat mendesak yang dapat diatur dalam Perjanjian Kerja, Peraturan Perusahaan, atau Perjanjian Kerja Bersama sehingga Pengusaha dapat langsung memutuskan Hubungan Kerja terhadap Pekerja/ Buruh, misalnya dalam hal :*

- a. Melakukan penipuan, pencurian, atau penggelapan barang dan/atau uang milik Perusahaan ;
- b. Memberikan keterangan palsu atau dipalsukan sehingga merugikan Perusahaan ;
- c. Mabuk, meminum minuman keras yang memabukkan, memakai dan/atau mengedarkan narkoba, psikotropika, dan zat adiktif lainnya di lingkungan kerja ;
- d. Melakukan perbuatan asusila atau perjudian di lingkungan kerja ;
- e. Menyerang, menganiaya, mengancam, atau mengintimidasi teman sekerja atau Pengusaha di lingkungan kerja ;
- f. Membujuk teman sekerja atau Pengusaha untuk melakukan perbuatan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan ;
- g. Dengan ceroboh atau sengaja merusak atau membiarkan dalam keadaan bahaya barang milik Perusahaan yang menimbulkan kerugian bagi Perusahaan ;
- h. Dengan ceroboh atau sengaja membiarkan teman sekerja atau Pengusaha dalam keadaan bahaya di tempat kerja ;
- i. Membongkar atau membocorkan rahasia Perusahaan yang seharusnya dirahasiakan kecuali untuk kepentingan negara ; atau
- j. Melakukan perbuatan lainnya di lingkungan Perusahaan yang diancam pidana penjara 5 (lima) tahun atau lebih ;

Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan Penjelasan Pasal 52 ayat (2) huruf g Peraturan Pemerintah No. 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat dan Pemutusan Hubungan Kerja menyatakan "Dengan ceroboh atau sengaja merusak atau

Halaman 113 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

*membiarkan dalam keadaan bahaya barang milik Perusahaan yang menimbulkan kerugian bagi Perusahaan” ;*

Menimbang, bahwa perbuatan Penggugat yang telah tertidur dalam melaksanakan tugas sebagai Asisten Masinis untuk menjalankan/mengemudikan Kereta Api Nomor 3056 A dan oleh karena kelalaiannya yang mengakibatkan KKA atau NKKA yang menimbulkan korban jiwa, dan/ atau kerugian materiel paling sedikit Rp 4.000.000.000,- (empat miliar rupiah) untuk kereta api rangkaian panjang (lebih dari atau sama dengan 450 meter) atau kerugian materiel paling sedikit Rp1.000.000.000,- (satu miliar rupiah) untuk kereta api selain kereta api rangkaian panjang dan apabila dikaitkan/dihubungkan dengan ketentuan Penjelasan Pasal 52 ayat (2) huruf g Peraturan Pemerintah No. 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat dan Pemutusan Hubungan Kerja tersebut diatas maka menurut Majelis Hakim perbuatan Penggugat tersebut telah memenuhi unsur pelanggaran sebagaimana disebutkan dalam Penjelasan Pasal 52 ayat (2) huruf g Peraturan Pemerintah No. 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat dan Pemutusan Hubungan Kerja yang dapat mengakibatkan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap Penggugat ;

Menimbang, bahwa dari **bukti T./II-11** berupa Laporan Pemeriksaan Tim Investigasi Nomor : KH.506/XI/1/RH/DV.4-2022, KKA : PLB KA 3031A di jalur Rengas dari arah berlawanan PLB KA 3056A masuk jalur Stasiun Rengas tanggal 30 November 2022 telah terbukti bahwa atas kesalahan berat yang dilakukan oleh Penggugat tersebut Tim Investigasi telah mengusulkan hukuman disiplin berupa Hukuman Disiplin Tingkat Berat, berupa Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) sesuai dengan ketentuan Pasal 52 ayat (4) huruf d Perjanjian Kerja Bersama (PKB) antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Serikat Pekerja Kereta Api Periode Tahun 2022-2024 ;

Menimbang, bahwa dari **bukti P-18 = bukti T./II-12** berupa Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.M.KH.602/ I/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja Atas Nama Wahono NIPP 41943 tanggal 19 Januari 2023 telah terbukti bahwa Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Direktur SDM Dan Umum (Tergugat I) telah Memutuskan Menjatuhkan Hukuman Disiplin kepada Wahono (Penggugat) dengan Jenis Hukuman Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) ;

Menimbang, bahwa dari **bukti P-19 = bukti T./II-14** berupa Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.MC/KH.606/III/1/

*Halaman 114 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk*

**Disclaimer**

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui : Email : [kepaniteraan@mahkamahagung.go.id](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

SAP/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin tanggal 21 Maret 2023 telah terbukti bahwa Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Memutuskan Pemberhentian Pekerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Karena Hukuman Disiplin, serta memberikan manfaat pensiun sekaligus kepada Wahono (Penggugat) ;

Menimbang, bahwa dari **bukti P-19 = bukti T./II-14** berupa Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.MC/KH.606/III/1/SAP/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin tanggal 21 Maret 2023 maka Tergugat I dan Tergugat II telah melakukan tindakan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) kepada Penggugat dan apabila dikaitkan/dihubungkan dengan ketentuan Penjelasan Pasal 52 ayat (2) huruf g Peraturan Pemerintah No. 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat dan Pemutusan Hubungan Kerja yang dapat mengakibatkan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) maka menurut Majelis Hakim tindakan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II kepada Penggugat adalah suda tepat dan benar ;

Menimbang, bahwa selanjutnya dari **bukti T./II-16** berupa Surat yang ditandatangani oleh Wahono yang ditujukan kepada EVP Divre IV Tanjungkarang tanggal 15 Februari 2023 Perihal : Permohonan Pembayaran Hak ke Rekening BNI telah terbukti bahwa Sdr. Wahono telah mengirim surat kepada EVP Divre IV Tanjungkarang tanggal 15 Februari 2023 yang pada pokoknya menyatakan sehubungan dengan terbitnya Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor : SK.M.KH.602/I/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja Atas Nama Wahono NIPP 41943 tanggal 19 Januari 2023 yang salinannya Penggugat terima pada tanggal 13 Februari 2023 maka : Nama Wahono NIPP 41943 Jabatan Masinis Muda Crew KA Tarahan dengan ini memohon agar semua hak-hak kepegawaian Penggugat untuk dibayarkan melalui Rekening BNI Multi Fungsi dengan No. Rekening : 0274110045 maka menurut Majelis Hakim Penggugat telah dengan sadar meminta hak-hak kepegawaiannya untuk dibayarkan kepada Penggugat yang dapat diartikan bahwa Penggugat memang menyadari dan mengakui terhadap kesalahan yang telah diperbuatnya ditempat Tergugat II dan menerima tindakan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) yang dilakukan oleh Tergugat I dan Tergugat II kepada Penggugat dan meminta untuk segera dicairkan hak-hak kepegawaiannya tersebut kepada Tergugat I dan Tergugat II ;

Halaman 115 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

[putusan.mahkamahagung.go.id](http://putusan.mahkamahagung.go.id)

Menimbang, bahwa dari **bukti T.I/II-17** berupa Rincian Hak Pekerja atas nama Wahono yang bersumber dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) MCAM Kantor Pusat Bandung telah terbukti bahwa Penggugat telah menerima hak-hak kepegawaian Penggugat dengan total sebesar Rp. 1.242.386.134,- (satu milyar dua ratus empat puluh dua juta tiga ratus delapan puluh enam ribu seratus tiga puluh empat rupiah) yang telah diterima sendiri oleh Penggugat maka menurut Majelis Hakim Penggugat telah menerima hak-hak kepegawaiannya tersebut dari Tergugat I dan Tergugat II dan tidak mengembalikan uang tersebut yang dapat diartikan bahwa Penggugat telah menerima Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) tersebut dan juga telah menerima/ menikmati hak-hak kepegawaiannya berupa uang pesangon dan lain-lain dengan sukarela tanpa paksaan dan tekanan dari pihak manapun ;

Menimbang, bahwa dengan demikian Majelis Hakim berkesimpulan berdasarkan uraian diatas maka tindakan Tergugat I dan Tergugat II yang telah melakukan Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) terhadap Penggugat adalah sah menurut hukum ;

Menimbang, bahwa dengan demikian Majelis Hakim berketetapan bahwa Penggugat tidak dapat membuktikan dalil-dalil didalam gugatannya sedangkan Tergugat I dan Tergugat II dapat membuktikan dalil-dalil sangkalannya ;

Menimbang, bahwa terhadap bukti-bukti yang tidak dipertimbangkan oleh Majelis Hakim di dalam perkara a quo yang mana tidak ada hubungan/ relevansinya dengan pokok perkara a quo maka Majelis Hakim berpendirian bahwa bukti-bukti tersebut harus dikesampingkan ;

Menimbang, bahwa berdasarkan semua pertimbangan dan bukti-bukti yang telah diuraikan diatas, kini Majelis Hakim akan mempertimbangkan tentang petitum Penggugat sebagai berikut :

Menimbang, bahwa terhadap Petitum/ tuntutan pokok gugatan Penggugat angka 7 (tujuh) yang berbunyi menyatakan bahwa Penggugat tidak melakukan Kesalahan Berat maka sesuai dengan pertimbangan yang telah diuraikan diatas oleh karena terbukti Penggugat telah melakukan kesalahan berat/ Disiplin Tingkat Berat maka tuntutan Penggugat tersebut adalah tidak beralasan hukum oleh karenanya patut untuk ditolak ;

Menimbang, bahwa selanjutnya terhadap Petitum gugatan Penggugat angka 6 (enam) yang berbunyi Menyatakan Tidak Sah dan Batal Demi Hukum terhadap : Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor :

*Halaman 116 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk*

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : [kepaniteraan@mahkamahagung.go.id](mailto:kepaniteraan@mahkamahagung.go.id) Telp : 021-384 3348 (ext.318)



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

SK.M/ KH.602/II/1/KA-2023 Tentang Penjatuhan Hukuman Disiplin Pekerja oleh Suparno NIPP. 46866 a.n. Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Direktur SDM dan Umum dan diterima oleh Penggugat pada tanggal 13 Februari 2023 dan Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor SK.MC/ KH.606/III/1/SPA/KA-2023 Tentang Pemberhentian Pekerja Karena Hukuman Disiplin an. Wahono tertanggal 21 Maret 2023 maka sesuai dengan pertimbangan yang telah diuraikan diatas adalah tidak beralasan hukum oleh karenanya patut untuk ditolak ;

Menimbang, bahwa terhadap Petitem gugatan Penggugat Petitem gugatan Penggugat angka 8 (delapan) yang berbunyi Memerintahkan Tergugat I untuk memperkerjakan kembali terhadap Wahono (Penggugat) dengan NIPP: 41943 sebagai Asisten Masinis di Perusahaan Tergugat I maka sesuai dengan pertimbangan yang telah diuraikan diatas adalah tidak beralasan hukum oleh karenanya patut untuk ditolak ;

Menimbang, bahwa oleh karena petitem pokok Penggugat di dalam gugatannya ditolak oleh Majelis Hakim maka petitem lainnya juga dinyatakan ditolak karena tidak ada relevansinya untuk dipertimbangkan ;

Menimbang, bahwa dengan demikian Majelis Hakim berkesimpulan bahwa gugatan Penggugat **harus dinyatakan ditolak untuk seluruhnya** ;

Menimbang, bahwa oleh karena nilai gugatan Penggugat ternyata melebihi melebihi Rp. 150.000.000,- (seratus lima puluh juta rupiah) maka sesuai Pasal 58 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2004 biaya perkara yang timbul dalam perkara a quo dibebankan kepada Penggugat ;

Memperhatikan, ketentuan Penjelasan Pasal 52 ayat (2) huruf g Peraturan Pemerintah No. 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu, Alih Daya, Waktu Kerja dan Waktu Istirahat dan Pemutusan Hubungan Kerja Undang-undang No. 13 Tahun 2003 dan Undang-undang No. 2 Tahun 2004 tentang Penyelesaian Perselisihan Hubungan Industrial serta ketentuan Undang-undang yang bersangkutan dalam perkara ini.

## MENGADILI :

### DALAM EKSEPSI :

- Menolak Eksepsi dari Tergugat I dan Tergugat II untuk seluruhnya ;

### DALAM POKOK PERKARA :

1. Menolak gugatan Penggugat untuk seluruhnya ;

Halaman 117 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

2. Membebaskan biaya perkara yang timbul dari perkara ini kepada Penggugat sebesar Rp. 241.000,00 (dua ratus empat puluh satu ribu rupiah).

Demikian diputuskan dalam sidang musyawarah Majelis Hakim Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Tanjungkarang Kelas IA, pada hari Senin, tanggal 26 Februari 2024, oleh kami, Samsumar Hidayat S.H. M.H., sebagai Hakim Ketua, Maya Rieske J. Rumambi, S.H., M.H., dan Tri Endro Budianto, S.H., M.H., masing-masing Hakim Ad-hoc sebagai Hakim Anggota, yang ditunjuk berdasarkan Surat Penetapan Ketua Pengadilan Hubungan Industrial pada Pengadilan Negeri Tanjungkarang Kelas IA Nomor 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk, tanggal 11 Oktober 2023, putusan tersebut diucapkan pada hari Kamis, tanggal 29 Februari 2024 dalam persidangan terbuka untuk umum oleh Hakim Ketua dengan dihadiri oleh Para Hakim Anggota tersebut, Elinar, S.H., Panitera Pengganti serta telah dikirim secara elektronik melalui sistem informasi pengadilan pada hari Kamis, tanggal 29 Februari 2024.

Hakim-Hakim Anggota :

Hakim Ketua,

Maya Rieske J. Rumambi, S.H., M.H.

Samsumar Hidayat, S.H., MH.

Tri Endro Budianto, S.H., M.H.

Panitera Pengganti,

Elinar, S.H.

### Perincian biaya :

1. Materai.....	= Rp.	-	;
2. Daftar Perkara.....	= Rp.	30.000,00	;
3. ATK .....	= Rp.	50.000,00	;
4. Relas Panggilan.....	= Rp.	141.000,00	;
5. Redaksi .....	= Rp.	10.000,00	;
Jumlah .....	= Rp.	241.000,00	

(dua ratus empat puluh satu ribu rupiah).

Halaman 118 dari 119 Putusan Nomor : 23/Pdt.Sus-PHI/2023/PN.Tjk

