

**PENYELESAIAN TINDAK PIDANA KEALFAAN YANG  
MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN  
MATINYA ORANG LAIN YANG DILAKUKAN  
PENGEMUDI KENDERAAN BERMOTOR**

(Studi Kasus Pengadilan Negeri Kisaran)

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Tugas Akhir  
Perkuliahan Untuk Mendapatkan  
Gelar Sarjana Hukum

O L E H

**ERWIN NICO ALAMSYAH PUTRA**

NPM : 118400140



**UNIVERSITAS MEDAN AREA  
FAKULTAS HUKUM  
M E D A N  
2 0 1 7**

## ABSTRAK

### **PENYELESAIAN TINDAK PIDANA KEALFAAN YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DAN MATINYA ORANG LAIN YANG DILAKUKAN PENGEMUDI KENDERAAN BERMOTOR (STUDI KASUS PENGADILAN NEGERI KISARAN)**

**O L E H**

**ERWIN NICO ALAMSYAH PUTRA  
NPM : 1184000140  
BIDANG HUKUM KEPIDANAAN**

Pembahasan adalah tentang “*Penyelesaian Tindak Pidana Kealfaan Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Dan Matinya Orang Lain Yang Dilakukan Pengemudi Kendaraan Bermotor*” (*Studi Kasus Pengadilan Negeri Kisaran*) di bawah bimbingan Bapak Taufik Siregar, SH.M.Hum, sebagai Pembimbing I, dan Bapak Ridho Mubarak, SH. MH, sebagai Pembimbing II.

Permasalahan yang diajukan adalah : Apa unsur-unsur kelalaian (kealfaan) pengemudi yang bisa di pidana; dan bagaimana bentuk pertanggungjawaban pengemudi kendaraan karena kelalaiannya (kealfaan) dalam kecelakaan lalu lintas.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan hukum pidana materil dalam perkara kasus kecelakaan lalu lintas menggunakan kendaraan bermotor yang menyebabkan matinya orang lain dan menyebabkan orang lain mengalami luka sedemikian rupa dan untuk mengetahui pertimbangan hakim dalam menjatuhkan putusan terhadap kasus kecelakaan lalu lintas dalam perkara putusan Studi Kasus Putusan Nomor 494/Pid.Sus/2016/PN. Kis.

Penelitian ini dilaksanakan di Instansi Pengadilan Negeri Kisaran. Untuk mencapai tujuan tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa penelitian pustaka, penelitian lapangan dan selanjutnya data yang diperoleh secara deskriptif.

Penerapan hukum pidana dalam putusan Nomor 494/Pid.Sus/2016/PN. Kis. belum sesuai dengan ketentuan, Mengingat ilmu hukum mengenal adanya asas yang menyatakan bahwa peraturan yang lebih khusus diutamakan dari peraturan yang umum sifatnya (*lex specialis derogat lex generalis*), dalam artian Undang-undang Lalu Lintas dan Jalan Raya Nomor 22 Tahun 2009 (*lex specialis*) mengenyampingkan KUHPidana (*lex generalis*). Dalam Kasus ini Pasal 310 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenyampingkan Pasal 359 dan Pasal 360 ayat (2) KUHPidana. Namun hakim menetapkan Pasal 359 dan 360 ayat (2) KUHPidana. Adapun dalam kasus ini seharusnya tuntutan hukum yang dibuat penuntut umum dalam bentuk surat dakwaan pada tindak pidana yang karena kesalahannya/ kelalaian yang menyebabkan matinya orang dan melanggar Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hakim menjatuhkan pidana penjara terhadap terdakwa mempunyai banyak pertimbangan dengan terpenuhinya unsur-unsur sesuai dengan pasal yang di dakwakan dan tidak ada alasan pembenar, dan hal-hal yang meringankan dan memberatkan serta yang diperkuat dengan adanya keyakinan hakim, pidana penjara selama 1 (satu) bulan 10 (sepuluh) hari, dan membebaskan kepada terdakwa untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah).

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang dengan rahmat dan hidayah-Nya, skripsi ini telah penulis selesaikan dengan baik.

Sudah menjadi kewajiban bagi para mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Medan Area, dalam menyelesaikan studinya diwajibkan membuat karya ilmiah dibidang hukum, guna untuk melengkapi syarat-syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum. Untuk itu penulis menyusun skripsi yang berjudul : ***“Penyelesaian Tindak Pidana Kealpaan Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Dan Matinya Orang Lain Yang Dilakukan Pengemudi Kendaraan Bermotor (Studi Kasus Pengadilan Negeri Kisaran)”***

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa apa yang penulis sampaikan dalam skripsi ini masih ada kekurangannya. Hal ini karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan ilmiah penulis, sehingga dengan kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan skripsi ini.

Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Ibu Dr. Utari Maharany Barus, SH. M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Medan Area beserta seluruh staf-stafnya
2. Ibu Anggreni Atmei Lubis, SH, M.Hum; selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Hukum Universitas Medan Area
3. Bapak Ridho Mubarak, SH. MH; selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Hukum Universitas Medan Area sekaligus Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dan masukan dalam penulisan skripsi ini

4. Ibu Wessy Trisna; selaku Ketua Bidang Hukum Kepidanaan Fakultas Hukum Universitas Medan Area
5. Bapak Taufik Siregar, SH. M.Hum; selaku Dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dan masukan dalam penulisan skripsi ini
6. Ucapan terima kasih kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Medan Area
7. Yang terhormat dan yang saya cintai kedua orang tua saya yang telah memberikan dorongan moril dan materil, berkat do'a restu merekalah penulis dapat menyelesaikan skripsi ini
8. Abang, Kakak dan adik-adik yang ku sayangi, yang ikut memberikan dorongan moral dalam menyelesaikan skripsi ini
9. Teman-teman di Fakultas Hukum Universitas Medan Area yang tidak dapat penulis sebutkan namanya satu persatu, atas kebaikan dan kerjasamanya dalam memberi saran dan motivasi kepada penulis selama menyelesaikan skripsi ini

Dengan mengucapkan puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, akhir kata penulis mengucapkan banyak terima kasih dan semoga skripsi ini berguna bagi kita semua.

Medan, Mei 2017  
Penulis,

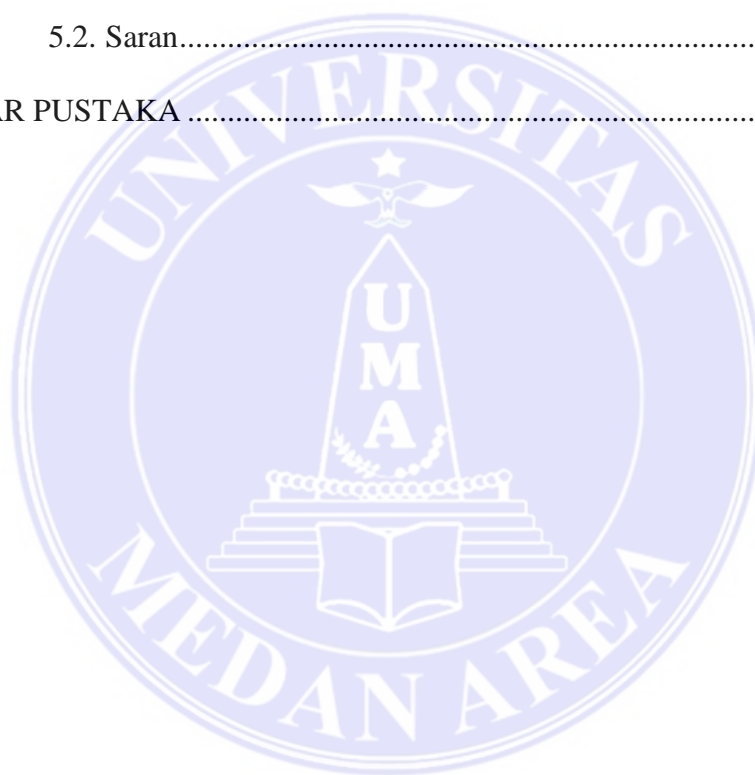
**Erwin Nico Alamsyah Putra**  
**11.840.0140**

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
ABSTRAK .....	i
KATA PENGANTAR .....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Identifikasi Masalah .....	17
1.3. Pembatasan Masalah .....	24
1.4. Perumusan Masalah.....	24
1.5. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	24
BAB II LANDASAN TEORI .....	26
2.1. Uraian Teori .....	26
A. Pengertian Tindak Pidana .....	26
B. Pengertian Kealfaan ( <i>Culpa</i> ) .....	31
C. Jenis-jenis Kealfaan ( <i>Culpa</i> ).....	33
D. Pengertian Lalu Lintas Menurut Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	38
E. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas .....	39
F. Pengertian Kendaraan Bermotor.....	40
2.2. Kerangka Pemikiran .....	41
2.3. Hipotesis .....	49

BAB III	METODE PENELITIAN .....	50
	3.1. Jenis, Sifat, Lokasi dan Waktu Penelitian .....	50
	3.1.1. Jenis Penelitian .....	50
	3.1.2. Sifat Penelitian.....	50
	3.1.3. Lokasi Penelitian .....	51
	3.1.4. Waktu Penelitian.....	51
	3.2. Teknik Pengumpulan Data .....	51
	3.3. Analisa Data .....	52
BAB IV	HASIL DAN PEMBAHASAN .....	53
	4.1. Faktor-faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.....	53
	4.2. Pertanggungjawaban Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Tahun 2009 .....	62
	4.3. Ketentuan Pidana Yang Dapat Dikenakan Bagi Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Pasal 310 Undang- Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Tahun 2009 .....	63
	4.4. Ketentuan Pidana Yang Dapat Dikenakan Bagi Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Pasal 359 Dan 360 KUHPidana .....	64
	4.5. Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas.....	65
	4.6. Kewajiban Masyarakat Dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.....	81

4.7. Implementasi Ketentuan Pidana Terhadap Tindak Pidana Kelalaian Mengemudikan Kendaraan Bermotor Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Korban Meninggal Dunia Dalam Putusan Pengadilan.....	83
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	87
5.1. Kesimpulan .....	87
5.2. Saran.....	88
DAFTAR PUSTAKA .....	90



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai Pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan sangat strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudi. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan, surat izin mengemudi diberikan kepada orang yang namanya tertera didalamnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, dan merupakan tanda bukti kecakapan dan keabsahan, pengemudi untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan dapat pula digunakan sebagai identitas pengemudi.<sup>1</sup>

Banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang meningkat dari tahun ke tahun merupakan faktor pendukung meningkatnya jumlah kecelakaan lalu-lintas. Kepadatan lalu-lintas (volume kendaraan), musim (kemarau/penghujan), jenis kendaraan bermotor, waktu (gelap/terang), perilaku berkendara yang aman (*safety riding*), kondisi kendaraan merupakan beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Kecelakaan berkendara motor ini dapat

---

<sup>1</sup> C.S.T. Kansil Dan Christine Kansil. 2005, *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya*. Jakarta. Rineka Cipta, Cetakan Pertama. Hal 33



mempengaruhi pengendara menjadi trauma akibat kecelakaan tersebut atau menjadi meninggal.<sup>2</sup>

Kecelakaan di sektor transportasi disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain : kurang konsisten para aparat penegak hukum di sektor transportasi, para operator di sektor transportasi kurang disiplin dan menganggap sepele masalah keselamatan dan kesehatan, sanksi hukum terhadap para pelanggar peraturan perundang-undangan di sektor transportasi belum diterapkan secara maksimal, masih terbatas dana dalam rangka penyelenggaraan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di sektor transportasi, kualitas sumber daya manusia (SDM) dan perkembangan teknologi transportasi tidak seimbang dan adanya kompleksitas permasalahan transportasi di lapangan.<sup>3</sup>

Jika dilihat dari kejadian atau penyebab kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat dikategorikan atas kecelakaan tunggal, kecelakaan pejalan kaki dan kecelakaan membelokan kendaraan. Sedangkan dilihat dari berat ringannya kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat diklasifikasikan atas kecelakaan berat (fatal), sedang (mati dan seorang luka berat), ringan (luka-luka ringan), yang menimbulkan kerugian material seperti kerusakan kendaraan dan atau jalan. Sementara dari sisi korban kecelakaan, kecelakaan lalu-lintas dapat dikategorikan atas kecelakaan yang menyebabkan kematian (*fatality killed*), luka berat (*serious injury*), serta luka ringan (*light injury*).<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Indriani, Diah dan Indawati, Rachmah. 2006. *Model Hubungan dan Estimasi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas*. Hal. 100-106

<sup>3</sup> Konradus, Danggur. 2006. *Keselamatan Kesehatan Kerja*. Jakarta : PT. Percetakan Penebar Swadaya

<sup>4</sup> Ibid

Kecelakaan lalu-lintas adalah suatu kecelakaan yang terjadi di jalan yang sedang bergerak dengan akibat kematian, luka-luka atau kerusakan benda yang tidak diharapkan.<sup>5</sup>

Terjadinya kecelakaan lalu-lintas sebagai berikut : sewaktu mengemudi, seorang pengemudi menerima segala macam informasi melalui panca indera, baik yang ada hubungannya dengan pekerjaan mengemudi maupun yang tidak ada hubungannya sama sekali.<sup>6</sup>

Klasifikasi kecelakaan pada dasarnya dibuat berdasarkan tingkat keparahan korban, dengan demikian kecelakaan lalu lintas dibagi dalam 4 (empat) macam kelas sebagai berikut :

1. Klasifikasi berat

Apabila terdapat korban yang mati (meskipun hanya satu orang) dengan atau korban luka-luka berat atau ringan.

2. Klasifikasi sedang

Apabila tidak terdapat korban yang mati namun dijumpai sekurangnya satu orang mengalami luka-luka berat.

3. Klasifikasi ringan

Apabila tidak terdapat korban mati dan luka luka berat dan hanya dijumpai korban yang luka ringan saja.

---

<sup>5</sup> Anggraningrum, Rita. 2002. *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Penyebab Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Jagorawi Tahun 2001*

<sup>6</sup> Ibid

#### 4. Klasifikasi lain-lain

Apabila tidak ada manusia yang menjadi korban hanya berupa kerugian materiil saja baik berupa kerusakan kendaraan, atau fasilitas lain<sup>7</sup>

Kelalaian merupakan suatu perbuatan yang dilakukan seseorang dengan ketidak hati hatian yang seharusnya pelaku telah mengetahui akan akibat yang ditimbulkan. Kelalaian terjadi disebabkan karena ketidak hati-hatian juga karena keteledoran yang dilakukan pelaku, oleh karena sebab tersebut, maka akibat yang ditimbulkan bisa saja korban meninggal dunia, luka-luka juga kerusakan kendaraan dan fasilitas umum dan pribadi.

Demikian juga Kelalaian dalam mengendarakan kendaraan bermotor sering menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan matinya orang khususnya di jalan raya. Kenyataan yang terjadi kecelakaan Xenia kasus di tugu tani yang merugikan beberapa orang yang meninggal dunia atas kelalaian dan kealpaan si pengemudi, ini bisa menjadi contoh efek jerah bagi pengemudi yang menggunakan kendaraannya ketika di pengaruhi oleh minuman alkohol ataupun (Narkoba). Dan masih banyak lagi kasus-kasus kecelakaan dalam lingkup lalu lintas jalan yang diakibatkan oleh kelalaian pengendara kendaraan. Setiap kesalahan yang dilakukan harus mampu dipertanggung jawabkan.

Salah satu kasus yang menarik perhatian, pada tahun 1940, di jembatan ciomas antara bandung dan Jakarta terjadi tabrakan antara sepeda motor dan orang yang berjalan di jembatan. Mengingat keadaan ketika itu, dimana lebar jembatan 4 meter, dan tak ada kendaraan lain, kecuali orang tadi yang berjalan disebelah kiri, sejurusan dengan sepeda motor ketika masuk jembatan tidak mengurangi

---

<sup>7</sup> Pengertian Dan Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas. WWW. Google Com, Diakses Pada Hari jumat Tanggal 5 Mei 2017

kecepatannya (yang memang tak begitu cepat) dan tak memberi tanda klakson. Waktu sudah masuk jembatan tiba-tiba orang tadi membelok ke tengah, sehingga terjadilah tabrakan yang mengakibatkan matinya orang tadi.

Pengendara sepeda motor dituntut di muka persidangan karena matinya orang karena kealpaannya. Meskipun menentukan ada hubungan kausal antara perbuatan pengendara sepeda motor dan matinya orang yang ditabrak, tetapi karena terdakwa tidak ada kealpaan, maka dia dilepas dari tuntutan hukum. Dalam tingkat revisi tidak memandang terbukti, bahwa tabrakan yang berakibat mati itu adalah akibat dari dan mempunyai musabab pada perbuatan yang dituduhkan pada terdakwa sehingga musababnya dalam pemeriksaan tersebut tetap belum jelas. Oleh karena itu tentang kesalahan terdakwa tak perlu dipertimbangkan.

Prof. Moeljatno, menjelaskan dalam perkara tersebut bahwa musabab matinya orang tadi tetap belum jelas, adalah janggal sekali dan hanya dapat dimengerti kalau orang tak mengakui kemungkinan musababnya adalah lebih dari satu perbuatan kejadian. Dalam hal ini perbuatan orang itu sendiri dan pengendara sepeda motor. Orang yang meninggal tak dapat dituntut, sedangkan yang lain karena perbuatan yang dilakukan dalam keadaan itu sudah sepatutnya dan tidak melanggar aturan lalu lintas maka dia tak bersalah.<sup>8</sup>

Terhadap kelalaian atau kealpaan pengemudi yang menyebabkan orang lain meninggal dunia telah diatur dalam undang-undang sebagai berikut : *“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu-lintas dengan mengakibatkan orang lain*

---

<sup>8</sup> Moeljatno, *Membangun Hukum Pidana*, 2005, Bina Aksara, Jakarta, Cetakan I, hal,16

*meninggal dunia, diancam dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda Rp 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)”.<sup>9</sup>*

Ketentuan pasal di atas merupakan *lex specialis* dari Pasal 359 KUHP yang mengancam pidana untuk semua perbuatan yang karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, yang sebelumnya digunakan dalam kasus-kasus kelalaian atau kealpaan pada kecelakaan lalu-lintas. Kecelakaan lalu-lintas kebanyakan disebabkan oleh meningkatnya frekuensi pemakai jalan. Peningkatan itu terjadi karena banyak jumlah kendaraan bermotor yang menggunakan jasa perhubungan, sedangkan pertumbuhan prasarana fisik yaitu jalan umum tidak sebanding dengan jumlah kendaraan. Mutu dan lebar jalan masih tergolong belum memenuhi standar yang dikehendaki. Tetapi yang jelas setiap kecelakaan lalu-lintas mendatangkan kerugian yang tidak sedikit.

Pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian dari padanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya Pasal 359 KUHP dapat dipidananya orang yang menyebabkan matinya orang lain karena kealpaannya.<sup>10</sup> Tetapi dalam kasus kealpaan dalam kecelakaan lalu-lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain diatur sendiri dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 yang merupakan *lex specialis* dari Pasal 359 tersebut.

Dengan mengatakan bahwa kealpaan adalah suatu bentuk kesalahan, maka dikatakan pula bahwa sikap batin yang demikian itu adalah berwarna. Artinya selalu kita hubungkan dengan sikap batin terhadap perbuatan yang dipandang dari

---

<sup>9</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam Pasal 310 Ayat (4)

<sup>10</sup> Moeljatno, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Yogyakarta ; PT Rineka Cipta, hal : 1

sudut hukum adalah keliru. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih berwarna daripada kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat jahat”, pada hemat saya tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”. Sebab tidaklah mungkin menyatakan demikian ialah karena istilah kealpaan itu sendiri terkandung makna kekeliruan.<sup>11</sup>

Van Hamel mengatakan bahwa kealpaan itu mengandung 2 (dua) syarat :<sup>12</sup>

1. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum

a. Terdakwa berfikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar

Dalam hal ini kekeliruan terletak pada salah pikir atau pandang, yang seharusnya disingkiri. Contoh: mengenai sepeda motor dengan cepat melalui jalan ramai, karena percaya dia pandai naik sepeda motor, maka tidak akan menabrak. Pandangan mata keliru, sebab dia menabrak seseorang. Seharusnya perbuatan itu disingkirinya, sekalipun dia pandai, justru karena ramainya lalulintas tadi dan kemungkinannya menabrak. Di sini, adanya kemungkinan diinsyafi, tetapi tidak berlaku baginya, karena kepandaian yang ada pada nya. Ini merupakan kealpaan yang disadari (*bewu ste culpa*).

b. Terdakwa sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya

Dalam hal ini terletak pada tidak mempunyai pikiran sama sekali bahwa akibat yang mungkin akan timbul, hal mana adalah sikap yang

---

<sup>11</sup> Ibid

<sup>12</sup> Ibid

berbahaya. Contoh: seseorang mengendarai sepeda motor, sedangkan dia belum paham tekniknya. Sewaktu dikejar oleh anjing lalu menjadi bingung dan karena itu menabrak orang. Di sini tidak terlintas sama sekali akan kemungkinan akan menabrak orang, padahal kemungkinan itu diketahui, sehingga naik sepeda motor itu harus dengan kawan yang sudah pandai. Dikatakan bahwa dalam hal ini adalah kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste culpa*).

2. Tidak mengadakan penghati-hati yang diharuskan oleh hukum

Ini antara lain ialah tidak mengadakan penelitian, kebijaksanaan, kemahiran atau usaha pencegah yang ternyata dalam keadaankeadaan yang tertentu atau caranya yang melakukan perbuatan.

Kealpaan yang terjadi terutama pada kecelakaan lalu lintas seringkali memakan korban, akan tetapi pelaku sering mendapatkan hukuman yang ringan yaitu hanya beberapa bulan saja padahal korbanya menjadi cacat seumur hidup bahkan meninggal dunia. Hal ini seakan-akan menunjukkan bahwa keselamatan atau nyawa orang lain yaitu pada korban tidak diperhatikan. Sejauh mana pertanggungjawaban pelaku pelanggaran yang sering terjadi mempunyai banyak pertanyaan besar terutama bagi masyarakat yang kurang mengerti hukum. Dalam hal kealpaan ini, mempunyai kriteria kealpaan yang bisa dirumuskan yaitu: apabila seseorang melakukan perbuatan dan perbuatan itu menimbulkan suatu akibat yang dilarang oleh Undang-Undang, dimana perbuatan tersebut berakibat kurang hati-hati atau lalai atau kurang waspada.

Dalam proses peradilan tentang tindak pidana kealpaan sama dengan tindak pidana lainnya, diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981

tentang Hukum Acara Pidana, yang di dalamnya memberikan perlindungan hukum bagi tersangka dan tidak adanya diskriminasi terhadapnya, karena berlakunya asas "praduga tak bersalah" dimana setiap orang yang disangka, ditangkap, ditahan, dituntut, atau dihadapkan di muka pengadilan wajib dianggap tidak bersalah sampai adanya putusan hakim dari pengadilan menyatakan kesalahannya yang sudah memperoleh kekuatan hukum tetap.

Mengenai pertanggungjawaban pidana menggunakan prinsip "tiada pidana tanpa kesalahan". Dalam pengertian tindak pidana tidak termasuk pertanggungjawaban pidana. Tindak pidana hanya menunjuk pada dilarangnya perbuatan sebagai ditetapkan dalam suatu peraturan perundang-undangan. Apakah pembuat yang telah melakukan perbuatan yang dilarang (tindak pidana) kemudian dapat dijatuhi pidana, sangat tergantung pada persoalan apakah dalam melakukan tindak pidana, sipembuat dapat dipertanggungjawabkan. Dengan kata lain apakah pembuat mempunyai kesalahan.<sup>13</sup>

Dalam hal ini yang dipertimbangkan oleh hakim bukan caranya orang berbuat, akan tetapi kealpaan atau kelalaiannya yang menyebabkan akibat itu. Jadi termasuk apa yang disebut delik materiil, yaitu bahwa tindak pidana itu baru lengkap apabila terjadi akibatnya. Yang merupakan materinya adalah kematian orang atau orang mendapat luka berat, yang menyebabkan ia menjadi sakit atau tidak dapat bekerja lagi.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar daya jangkau dan pelayanannya lebih luas kepada masyarakat, dengan memperhatikan sebesar-

---

<sup>13</sup> Sudaryono & Natangsa Surbakti, 2005, *Buku Pegangan Hukum Pidana*, Surakarta : Fakultas Hukum UMS, hal. 193



besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, kordinasi antara wewenang pusat dan daerah antara instansi, sektor, dan unsur yang terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban dalam menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Keseluruhan hal tersebut tercantum dalam satu undang-undang yang utuh yakni di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menggantikan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dan juga belum tertata dalam satu kesatuan sistem yang merupakan bagian dari transportasi secara keseluruhan.

Dalam undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban serta tanggungjawab para penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan angkutan jalan.

Pada perkembangannya, lalu lintas jalan dapat menjadi masalah bagi manusia, karena semakin banyaknya manusia yang bergerak atau berpindah-pindah dari satu tempat ketempat lainnya, dan semakin besarnya masyarakat yang menggunakan sarana transportasi angkutan jalan, maka hal inilah yang akan mempengaruhi tinggi rendahnya angka kecelakaan lalu lintas.

Pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara lain disebabkan oleh kelelahan, kelengahan, kurang hati-hatian, dan kejemuhan yang dialami pengemudi. Tidak berlebihan semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum disebabkan oleh faktor pengemudi,

pejalan kaki, kendaraan, sarana dan prasarana, petugas / penegak hukum dalam lalu lintas jalan. Faktor kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi dikarenakan human error (faktor manusia).

Dalam perkembangannya, pelaku tindak pidana lalu lintas jalan ini berkewajiban memberikan santunan kepada korbannya. Memang santunan bagi korban tindak pidana lalu lintas jalan pada saat ini seperti sudah menjadi kewajiban, apalagi jika si pelaku adalah orang yang mempunyai kedudukan ekonomi kuat atau dengan kata lain mempunyai uang yang lebih.

Semakin berkembangnya zaman, semakin banyak pula alat transportasi yang diperlukan untuk pemenuhan kebutuhan. Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan.

Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat. Masalah yang dihadapi dewasa ini adalah masih meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Sementara itu di Indonesia, Berita tanggal 1 September 2011 menyatakan bahwa berdasarkan data dari *National Traffic Management Center* Polri, tahun ini terjadi 2.770 kecelakaan dengan 449 korban tewas, 760 orang luka berat, dan 1.914 orang luka ringan. Pada 2010, sesuai data yang dicuplik dari buku "Mudik Asyik" yang dikeluarkan Mabes Polri, jumlah kecelakaan selama sepekan arus mudik sebanyak 927. Korban tewas sebanyak 182 orang, luka ringan 497 orang, dan luka berat 261 orang.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> <http://www.investor.co.id/home/pemerintah-dinilai-tak-serius-jalankan-zeroaccident/19398>

Dari bermacam banyak kejadian kecelakaan dapat disimpulkan bahwa faktor kelelahan dan kurang hati-hatinya pengemudi yang memicu kecelakaan. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya.<sup>15</sup>

Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati. Yang mana penggunaan jalan tersebut di atur di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur didalam bagian ke empat tata cara berlalu lintas dan paragraf kesatu mengulas tentang ketertiban dan keamanan, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya ketentuan Pasal 105 dan Pasal 106, menyebutkan bahwa : “Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Ketentuan Pasal 105, Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

1. Berperilaku tertib; dan/atau
2. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan

---

<sup>15</sup> <http://www.kompascommunity.com/index.php?fuseaction=home.detail&id=19806&sectio=94>, 2003, 02 Mei 2007

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Ketentuan Pasal 106, berbunyi :

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan layak jalan
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan :
  - a. Rambu perintah atau rambu larangan
  - b. Marka Jalan
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
  - d. Gerakan Lalu Lintas
  - e. Berhenti dan Parkir
  - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar
  - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
  - h. Tata cara pengandungan dan penempelan dengan kendaraan lain

Dengan adanya suatu peraturan yang tersebut diatas dan apabila masyarakatnya mau menerapkan aturan tersebut dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya.

Penegakan hukum di Indonesia perlu adanya aparat penegak hukum yang handal, beribawa, penuh pengabdian, cerdas, taat hukum dan berwawasan luas, supaya terciptanya aparat penegak hukum yang disenangi dan disegani

oleh masyarakat, terutama bagi penegak hukum di tubuh kepolisian negara Indonesia. Pengertian penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan, yang disebut sebagai keinginan-keinginan hukum disini tidak lain adalah pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan itu.<sup>16</sup>

Penegakan hukum akan selalu melibatkan manusia didalamnya. Hukum tidak bisa tegak dengan sendirinya, artinya ia tidak mampu untuk mewujudkan sendiri kehendak-kehendaknya yang tercantum dalam hukum itu. Penegakan hukum pidana secara kongkrit diwujudkan oleh hukum acara pidana yaitu melalui proses penyidikan, penuntutan, pemeriksaan sidang dan eksekusi yang dilaksanakan oleh masing-masing instansi penegak hukum yaitu: Polisi, Jaksa, Hakim, dan Badan Eksekusi (Lembaga Pemasyarakatan).

Polisi adalah badan pemerintahan yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum. Kepolisian artinya segala sesuatu yang berkaitan dengan polisi atau singkatnya urusan polisi.<sup>17</sup>

Banyak kecerobohan yang mengakibatkan kurang berhati-hatinya seseorang yang kerap menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain.

Sedangkan untuk ketentuan pidananya mengenai kasus kecelakaan di atur di dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan khususnya di Pasal 310 yang berbunyi sebagai berikut :

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan

---

<sup>16</sup> Sukarto Marmosudjono, 2004, *Penegak Hukum di Negara Pancasila*, Pustaka Kartini, Jakarta, hal. 12

<sup>17</sup> H. Hilman Hadikusuma, 2005, *Bahasa Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung, hal. 167

kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah)

2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah)
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah)
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6(enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)

Menurut uraian undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 310 dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas.

Meskipun undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya

itu bisa menggambarkan cerminan masyarakatnya betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor. Karena masih banyak orang-orang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas.

Meningkatnya jumlah korban dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh berbagai pihak, mengingat betapa sangat berharganya nyawa seseorang yang sulit diukur dengan sejumlah uang satuan saja. Orang yang mengakibatkan kecelakaan tersebut harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dengan harapan pelaku dapat jera dan lebih berhati-hati.

Berhati hatipun tidaklah cukup untuk menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah diutamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.

Kenyataan yang sering ditemui sehari-hari adalah masih banyak pengemudi yang belum siap mental, terutama pengemudi angkutan umum. Pengemudi tersebut saling mendahului tanpa memperdulikan keselamatan dirinya sendiri dan penumpang. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebenarnya dapat dihindari bila pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 dalam Pasal 24 disebutkan bahwa:

1. Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu-lintas dan angkutan jalan, setiap orang yang menggunakan jalan, wajib :
  - a. Berperilaku tertib dengan mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan dan bangunan jalan

- b. Menempatkan kesadaran atau benda-benda lainnya di jalan sesuai dengan peruntukannya
2. Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan berikut muatannya yang ditinggalkan di jalan

Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya yang banyak menimbulkan korban, penyusun sebisa mungkin untuk bisa mengetahui penerapan sanksi pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan. Oleh karena itu penyusun mengangkat tema ini untuk dikaji lebih dalam.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas sebagai salah satu sumber disaster atau bencana di Indonesia menggunakan konsep *Disaster Management* menekankan pada sudut pandang kebijakan pemerintah dalam hal ini Polri, sebagai solusi atau *problem solving* yang dapat diterapkan secara menyeluruh untuk tindakan pencegahan, kesiap siagaan, dan penanganan langsung di lapangan.

Penerapan sebuah kebijakan publik dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas bersifat dinamis sesuai dengan perkembangan pada masyarakat sebagai konsumen dari suatu kebijakan. Peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas sebagai suatu dinamika merupakan konsekuensi dari minimnya pengendalian oleh pihak yang berwenang terhadap peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Sehingga secara statistik dapat digambarkan realita angka kecelakaan berdasarkan persentasi relativitas (kecenderungan) bahwa total kejadian kecelakaan lalu lintas meningkat per tahunnya. Hal tersebut diatas menunjukkan bahwa penerapan



setiap kebijakan terkait upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas hingga saat belum berjalan dengan efisien dan efektif sebagai dampak dari sistem manajemen yang belum terlaksana dengan baik.

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang didominasi oleh faktor manusia mengisyaratkan bahwa konsep yang paling fundamental dalam penanggulangan kecelakaan adalah individu sebagai pelaku dan individu sebagai korban. Wilayah geografis Indonesia yang berbentuk kepulauan sangat berpengaruh pada pembentukan karakter dan tingkat pengetahuan individu masyarakat. Dimana latar belakang pengetahuan dan karakter orang di kawasan Timur sangat berbeda dengan orang yang berasal dari wilayah Barat. Sehingga untuk menyentuh secara langsung terhadap setiap individu perlu adanya fungsi pembinaan tentang pengetahuan dan kesadaran dalam berlalu lintas kepada masyarakat dengan cara bertindak yang sesuai dengan karakter dan latar belakang pengetahuan masyarakat setempat.

*Missing link* dalam sistem manajemen pananggulangan kecelakaan lalu lintas adalah pada proses pelaksanaan, pergerakan, pengawasan dan pengendalian. Setiap kebijakan yang disampaikan kepada publik dengan program level inovatif yang tinggi serta teknologi yang cukup canggih tidak dapat terdistribusi secara merata, sehingga pada tahap pelaksanaan masih bersifat parsial oleh daerah-daerah tertentu dengan latar belakang perbedaan situasi dan kondisi baik demografi, geografi, maupun dukungan dari pemerintah daerah setempat.

Polri merupakan institusi dengan sistem kendali pusat pada Mabes Polri sehingga standarisasi ukuran keberhasilan pelaksanaan tugas masih berdasarkan pada program kerja Polri secara nasional. Namun fakta yang ada menunjukkan

bahwa karakteristik antar daerah di Indonesia berbeda-beda sehingga penerapan kebijakan penanggulangan kecelakaan lalu lintas dengan skala nasional tidak dapat dilaksanakan secara merata. Maraknya pemasangan slogan dan semboyan Polri tentang keselamatan lalu lintas saat ini beredar diseluruh pelosok daerah Indonesia, namun pemaknaan aplikatifnya tidak dapat tercapai dengan baik yang disebabkan karena keterbatasan sumber daya manusia, minimnya anggaran serta sistem manajemen yang tidak terfokus pada pencapaian tujuan program namun hanya terbatas pada pelaksanaan. Hal ini juga merupakan salah satu dampak dari tidak adanya penerapan program yang bersifat permanen dan berkelanjutan, sehingga menunjukkan persepsi inkonsistensi pihak Polri terhadap program kebijakan yang ditetapkan. Bentuk ini dapat diperhatikan pada saat setiap adanya pergantian pimpinan dalam struktur tubuh Polri, yakni dengan “slogan” yang terselubung “lain koki, lain masakan”.

Hukum tertinggal, apabila hukum tersebut tidak dapat memenuhi kebutuhan masyarakat pada suatu waktu dan tempat tertentu.<sup>18</sup> Oleh karena itu dalam penerapan konsep Disaster Manajemen sebagai salah satu strategi penanggulangan kecelakaan lalu lintas berdasarkan situasi dan kondisi saat ini dapat dijabarkan dalam 3 (tiga) tahapan secara garis besar, yaitu :

1. Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas (*Before*)

Pada tahapan ini yang menjadi fokus pembahasan adalah fungsi kordinasi, karena salah satu faktor mendasar yang menghambat tercapainya tujuan dari suatu kebijakan lalu lintas adalah minimnya kordinasi lintas instansi maupun pihak-pihak terkait. Hal ini berdampak pada munculnya kepentingan tertentu

---

<sup>18</sup> Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia, Jakarta, 2005. Hal. 25

dari setiap pihak yang seharusnya bekerjasama tetapi justru bertindak kontradiksi yang cenderung mengarah timbulnya konflik. Faktanya antara lain adanya selisih yang cukup jauh tentang data kecelakaan pada Polri dan data yang ada di Departemen Perhubungan sebagai sumber informasi data lalu lintas yang memiliki kewenangan resmi, kemudian munculnya kebijakan-kebijakan yang berorientasi pada upaya untuk saling mendapatkan pengakuan sebagai yang terbaik tanpa adanya peran pihak lain, dan beberapa fakta lainnya hingga terjadinya perebutan kewenangan dalam rangka pengesahan RUU Lalu Lintas hingga bisa diterbitkan menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Oleh karena itu kepolisian harus senantiasa berkordinasi dengan pihak-pihak yang terkait secara khusus tentang upaya pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas untuk membuat suatu kesepakatan bersama baik bersifat formal maupun informal untuk melakukan pengkajian secara simultan terhadap karakteristik dari faktor penyebab suatu kejadian kecelakaan. Namun dalam pelaksanaannya kepentingan secara politis dari masing-masing instansi maupun non instansi yang terkait harus ditanggalkan, agar tercipta suatu konsep pencegahan yang berdasar pada harapan untuk mencegah terjadinya korban akibat kecelakaan lalu lintas dengan bentuk yang sesuai realitas. Fungsi dan kewenangan setiap pihak yang bertanggung jawab sudah diatur oleh negara baik dalam bentuk per undang-undangan maupun ketentuan-ketentuan lain dalam bentuk peraturan. Sehingga yang perlu ditingkatkan dalam berkordinasi adalah pengaktifan fungsi masing-masing pihak terkait tanpa mengutamakan kepentingan pribadi dari individu yang berperan dalam instansi tersebut serta

dapat menghasilkan suatu produk kebijakan yang sesuai dengan perkembangan situasi dan kondisi masyarakat. .

Berdasarkan faktor penyebab terjadinya kecelakaan maka unsur-unsur yang terlibat kordinasi dalam rangka upaya pencegahan lalu lintas adalah Polri, Departemen Perhubungan, Jasa Raharja, Departemen PU, Departemen Pendidikan Nasional, Pemprov atau Pemda setempat, LSM, Perusahaan Transportasi, tokoh masyarakat/tokoh adat/tokoh agama. Diharapkan dari pelaksanaan kordinasi yang baik dan efektif antar pihak-pihak tersebut dapat mengumpulkan berbagai data yang akurat sehingga dapat dijadikan sebagai dasar perumusan suatu kebijakan lalu lintas yang tepat sasaran serta pemanfaatan data-data tersebut sebagai suatu sistem informasi bagi masyarakat maupun pihak terkait.

## 2. Penerapan Kebijakan Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas (*During*)

Setelah terbentuknya suatu kesepakatan formal dalam bentuk kebijakan maka diperlukan konsep penerapan yang tepat sasaran, efektif dan efisien sesuai pola kerawanan kecelakaan lalu lintas yang telah diidentifikasi. Permasalahan dalam penerapan kebijakan lalu lintas sebagai upaya penanggulangan kecelakaan adalah perbedaan persepsi tentang pemahaman konsep kebijakan tersebut sehingga sering menyebabkan tumpang tindih dalam pelaksanaan kebijakan. Hal ini dipengaruhi oleh sistem manajemen yang tidak terkendali dengan baik. Elemen-elemen dalam sistem kebijakan lalu lintas masih menyimpang dari sistem kebijakan dalam arti tidak mengaktifkan fungsi masing-masing sebagai pendukung utama siklus sistem yang telah disepakati bersama. Latar belakang terjadinya hal ini antara lain karena minimnya fungsi

pengawasan dan pengendalian dari internal pihak-pihak terkait, kemudian kontinuitas dari koordinasi tidak berlangsung secara efektif, serta minimnya latar belakang pengetahuan tentang konsep dasar lalu lintas. Secara teori, konsep, dan regulasi tentang kebijakan kecelakaan lalu lintas selalu memiliki terobosan atau inovasi yang sangat baik, namun dalam penerapannya seringkali masih mengalami jalan buntu atau missing link, sehingga tidak dapat mencapai tujuan yang diharapkan secara maksimal. Oleh karena itu dalam penerapan kebijakan lalu lintas tentang kecelakaan diperlukan peningkatan sistem pengawasan dan pengendalian yang lebih ketat baik secara internal maupun pengawasan oleh pemerintah sebagai pusat kontrol dan kajian dalam pelaksanaan kegiatan. Kejelasan dalam pemberian reward dan punishment merupakan salah satu tolok ukur utama standarisasi keberhasilan.

### 3. Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas (*After*)

Konsep ideal pada tahapan ini adalah proses sesaat setelah terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas yang membutuhkan penanganan secara cepat, tepat, dan efisien oleh komponen terkait yang bertanggungjawab secara langsung dan berkewajiban untuk bergerak secara simultan pada saat mendapatkan informasi tentang terjadinya kecelakaan. Beberapa komponen terkait dalam penanganan kecelakaan lalu lintas adalah Polri sebagai penanggung jawab olah TKP, Rumah Sakit yang bertanggungjawab dalam upaya penanganan pertama (UGD) hingga proses perawatan, serta Jasa Raharja sebagai penanggung jawab asuransi kecelakaan sesuai klasifikasi korban. Namun fakta yang terjadi di lapangan seringkali tidak menunjukkan hal yang diharapkan tersebut. Sedangkan apabila melihat perkembangan yang ada saat ini seiring dengan

perkembangan teknologi yang ada, pemerintah melalui instansi yang terkait telah menyediakan fasilitas dan sarana prasarana dengan tingkat kecanggihan yang mengikuti trend kebutuhan masyarakat. Hal ini merupakan suatu fakta kontradiksi yang cukup ironis sehingga perlu adanya kajian tentang missing link dalam proses tersebut. Dari analisa yang dilakukan, beberapa kendala atau faktor penyebab terjadinya *missing link* dalam proses penanganan kecelakaan lalu lintas adalah minimnya sumber daya manusia dalam operasionalisasi kecanggihan fasilitas dan sarana prasarana yang ada, pemeliharaan dan perawatan barang yang tidak konsisten, serta konsep manajemen anggaran yang tidak berorientasi pada kebutuhan logistik. Salah satu contohnya saat ini Polri, Rumah sakit, dan Jasa Raharja sudah dilengkapi dengan kendaraan dinas penanganan kecelakaan lalu lintas yang menggunakan sistem jaringan satelit dan komputer, namun fakta kontradiksi yang sering dapat dilihat secara kasat mata dimana tidak sedikit dari kendaraan dinas tersebut yang hanya menjadi hiasan kantor di halaman parkir karena kondisi rusak sehingga tidak dapat digunakan lagi.

Dari beberapa fakta tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa perlunya pelatihan-pelatihan yang berkelanjutan terhadap operator sistem yang ada, peningkatan anggaran pemeliharaan dan perawatan alat maupun kendaraan, serta melakukan audit rutin terhadap setiap instansi dalam penggunaan sistem anggarannya. Sehingga dalam penanganan kecelakaan lalu lintas sebagai penjabaran dari kebijakan yang telah ditetapkan dapat mencapai kualitas target pelayanan terhadap korban kecelakaan lalu lintas.

### **1.3. Pembatasan Masalah**

Penulis membatasi ruang lingkup dari permasalahan dalam menyelesaikan skripsi ini, batasan-batasan masalah dalam skripsi ini adalah hanya membahas Penyelesaian Tindak Pidana Kealfaan Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas Dan Matinya Orang Lain Yang Dilakukan Pengemudi Kendaraan Bermotor serta sanksinya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana saja.

### **1.4. Perumusan Masalah**

Dalam pembuatan suatu karya ilmiah khususnya Skripsi, maka untuk mempermudah penulis dalam pembahasan perlu dibuat suatu rumusan permasalahan yang sesuai dengan judul yang diajukan.

Berdasarkan uraian yang dikemukakan di atas, maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana penyebab pengemudi kendaraan bermotor mengalami kecelakaan lalu lintas ?
2. Bagaimana bentuk pertanggung jawaban pengemudi kendaraan bermotor dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain ?

### **1.5. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Apabila kita melakukan sesuatu perbuatan maka pada umumnya kita mempunyai tujuan tertentu, demikian juga halnya didalam pembuatan Skripsi ini juga mempunyai tujuan tertentu yang ingin dicapai didalam pembahasan nantinya.

Sehubungan dengan pembahasan skripsi ini, yang menjadi tujuan

pokok penulis adalah sebagai berikut :

1. Skripsi ini sebagai syarat dan melengkapi tugas mahasiswa untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Medan Area Bagian Hukum Kpidanaan
2. Untuk mengetahui penyebab kecelakaan lau lintas dan matinya orang lain yang dilakukan pengemudi di jalan raya
3. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban pengemudi kendaraan karena kealfaannya dalam kecelakaan lalu lintas di jalan raya

Selain tujuan terdapat juga manfaat dari penulisan karya ilmiah ini adalah :

1. Untuk memberikan gambaran dan sumbangan fikiran bagi masyarakat dalam berkendara di jalan raya untuk menanamkan kesadaran berlalu lintas
2. Sebagai dasar untuk melakukan re-evaluasi Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap kondisi pengemudi di jalan raya yang berpengaruh terhadap keselamatan pengemudi dan orang lain



## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### 2.1. Uraian Teori

##### A. Pengertian Tindak Pidana

Berdasarkan literatur hukum pidana sehubungan dengan tindak pidana banyak sekali ditemukan istilah-istilah yang memiliki makna yang sama dengan tindak pidana. Istilah-istilah lain dari tindak pidana tersebut adalah antara lain :

1. Perbuatan melawan hukum
2. Pelanggaran pidana
3. Perbuatan yang boleh dihukum
4. Perbuatan yang dapat dihukum<sup>19</sup>

Menurut R. Soesilo, tindak pidana yaitu suatu perbuatan yang dilarang atau yang diwajibkan oleh undang-undang yang apabila dilakukan atau diabaikan, maka orang yang melakukan atau mengabaikan diancam dengan hukuman.<sup>20</sup>

Menurut Moeljatno “peristiwa pidana itu ialah suatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan undang-undang lainnya terhadap perbuatan mana diadakan tindakan penghukuman Simons, peristiwa pidana adalah perbuatan melawan hukum yang berkaitan dengan kesalahan (*schuld*) seseorang yang mampu bertanggung jawab, kesalahan yang dimaksud oleh Simons ialah kesalahan yang meliputi *dolus* dan

---

<sup>19</sup> Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1983, hal. 32

<sup>20</sup> R. Soesilo, *Pokok-Pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-Delik Khusus*, Politeia, Bogor, 1991, hal. 11

*culpulate*.<sup>21</sup>

Secara dogmatis masalah pokok yang berhubungan dengan hukum pidana adalah membicarakan tiga hal, yaitu :

1. Perbuatan yang dilarang

Dimana dalam pasal-pasal ada dikemukakan masalah mengenai perbuatan yang dilarang dan juga mengenai masalah pemidanaan seperti yang termuat dalam Titel XXI Buku II KUH Pidana

2. Orang yang melakukan perbuatan dilarang

Tentang orang yang melakukan perbuatan yang dilarang (tindak pidana) yaitu setiap pelaku yang dapat dipertanggung jawabkan secara pidana atas perbuatannya yang dilarang dalam suatu undang-undang

3. Pidana yang diancamkan

Tentang pidana yang diancamkan terhadap si pelaku yaitu hukuman yang dapat dijatuhkan kepada setiap pelaku yang melanggar undang-undang, baik hukuman yang berupa hukuman pokok maupun sebagai hukuman tambahan.<sup>22</sup>

Pembentuk Undang-undang telah menggunakan perkataan "*Straafbaarfeit*" yang dikenal dengan tindak pidana. Dalam Kitab Undang-undang hukum Pidana (KUHP) tidak memberikan suatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya dimaksud dengan perkataan "*Straafbaarfeit*".<sup>23</sup>

Perkataan "*feit*" itu sendiri di dalam Bahasa Belanda berarti "sebagian dari suatu kenyataan" atau "*een gedeele van werkelijkheid*" sedang "*strafbaar*" berarti "dapat di hukum" hingga cara harafiah perkataan "*strafbaarfeit*" itu dapat diterjemahkan sebagai "sebagian dari suatu kenyataan yang dapat di hukum" oleh

<sup>21</sup> Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, hal. 62

<sup>22</sup> Pipin Syarifin, *Hukum Pidana di Indonesia*, Pustaka Setia, Bandung, 2000, hal. 44

<sup>23</sup> *Ibid.*, hal. 45

karena kelak diketahui bahwa yang dapat di hukum itu sebenarnya adalah manusia sebagai pribadi dan bukan kenyataan, perbuatan ataupun tindakan.<sup>24</sup>

Oleh karena seperti yang telah diuraikan diatas, ternyata pembentuk Undang-undang telah memberikan suatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya telah dimaksud dengan perkataan “*strafbaarfeit*” sehingga timbullah doktrin tentang apa yang dimaksud dengan “*strafbaarfeit*”

Hazewinkel Suringa dalam Hilman memberi defenisi tentang “*strafbaarfeit*” adalah sebagai perilaku manusia yang pada saat tertentu telah ditolak didalam suatu pergaulan hidup dan dianggap sebagai perilaku yang harus ditiadakan oleh hukum pidana dengan menggunakan sarana-sarana yang bersifat memaksa yang terdapat didalamnya.<sup>25</sup>

Selanjutnya Van Hamel memberi defenisi tentang “*strafbaarfeit*” sebagai suatu serangan atas suatu ancaman terhadap hak-hak orang lain.<sup>26</sup>

Menurut Pompe *strafbaarfeit* dirumuskan sebagai “suatu pelanggaran norma (gangguan terhadap tertib hukum) yang dengan sengaja atau tidak sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku, dimana penjatuhan hukuman terhadap pelaku tersebut adalah perlu demi terpeliharanya tertib hukum dan terjaminnya kepentingan umum.”<sup>27</sup>

Simons memberi defenisi “*strafbaarfeit*” adalah sebagai suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak dengan sengaja oleh seorang yang dapat dipertanggung jawabkan atas tindakannya dan yang oleh Undang-undang telah dinyatakan suatu tindakan yang dapat di hukum.

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, hal. 46

<sup>25</sup> Hilman Hadikusuma, *Bahasa Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung, 1992, hal. 21

<sup>26</sup> EY Kanter dan SR Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Storia Grafika, Jakarta, hal. 102

<sup>27</sup> *Ibid.*, hal. 103

Hukum pidana Indonesia mengenal istilah tindak pidana. Istilah ini di pakai sebagai pengganti perkataan *strafbaarfeit*, yang berasal dari Bahasa Belanda.

Tindak pidana merupakan suatu pengeritan dasar dalam hukum pidana. Tindak pidana adalah suatu pengertian yuridis. Lain halnya dengan istilah perbuatan jahat atau kejahatan yang dapat diartikan secara yuridis (hukum) atau secara kriminologis.

Mengenai isi dari pengertian tindak pidana ada kesatuan pendapat di antara para sarjana. Menurut ajaran Causalitas (hubungan sebab akibat) di sebutkan pada dasarnya setiap orang harus bertanggung jawab atas segala perbuatan yang dilakukannya, namun harus ada hubungan kausa antara perbuatan dengan akibat yang di larang dan di ancam dengan pidana. Hal ini tidak selalu mudah , peristiwa merupakan rangkaian peristiwa serta tiada akibat yang timbul tanpa sesuatu sebab.

Kemampuan bertanggung jawab, menurut Kitab Undang-Undang Pidana Indonesia seseorang yang dapat dipidana tidak cukup apabila orang tersebut telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum, akan tetapi dalam penjatuhan pidana orang tersebut juga harus memenuhi syarat “Bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah. Dengan perkataan lain orang tersebut dapat dipertanggung jawabkan atas perbuatannya atau jika dilihat dari sudut perbuatannya, perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan” , disini berlaku asas tiada pidana tanpa kesalahan (*Nulla poena sine culpa*)<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup> *Ibid.*, hal. 105

Berdasarkan rumusan di atas disebutkan bahwa untuk adanya pertanggung jawaban pidana diperlukan syarat bahwa pembuat mampu bertanggung jawab. Tidaklah mungkin seseorang dapat dipertanggung jawabkan apabila ia tidak mampu untuk di pertanggung jawabkan.

Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) tidak memberikan rumusan tentang pertanggung jawaban pidana. Akan tetapi dalam literatur hukum pidana Indonesia dijumpai beberapa pengertian untuk pertanggung jawaban pidana yaitu :

1. Simons<sup>29</sup>

Simons menyatakan kemampuan bertanggung jawab dapat diartikan sebagai suatu keadaan psychis sedemikian, yang membenarkan adanya penerapan sesuatu upaya pidanaan, baik dilihat dari sudut umum maupun orangnya, kemudian Simons menyatakan bahwa seseorang mampu bertanggung jawab

2. Van Hamel<sup>30</sup>

Van Hamel menyatakan bahwa pertanggung jawaban pidana adalah suatu keadaan normalitas psyhis dan kematangan yang membawa adanya kemampuan pada diri perilaku

3. Van Bemmelen<sup>31</sup>

Van Bemmelen menyatakan bahwa seseorang dapat dipertanggung jawabkan ialah orang yang dapat mempertahankan hidupnya dengan cara yang patut

---

<sup>29</sup> *Ibid.*, hal. 103

<sup>30</sup> *Ibid.*, hal. 104

<sup>31</sup> *Ibid.*, hal. 105

## **B. Pengertian Kealfaan (*Culpa*)**

Apabila kita mengacu pada pasal 359 dan 360 KUHP kita dapat melihat secara jelas tertera yakni terdapat kata “ karena salahnya “ yang berarti karena kurang hati-hati, lupa atau kurang perhatian sehingga mengakibatkan terjadinya tindak pidana dan akibatnya merugikan orang lain. Dari penjelasan pasal itu, terdapat unsur kelafaan atau *culpa*.

Dalam undang-undang tidak memberikan penjelasan tentang pengertian *culpa* itu, tetapi kita dapat mengetahui pendapat para sarjana yang memberikan pengertian tentang *culpa*.

Compel, kealfaan itu adalah delik-delik yang dilakukan atau yang terjadi karena tidak disengaja. Hal ini dapat dilihat dari hukuman yang dijatuhkan dimana hukuman itu setinggi-tingginya hanya 5 tahun penjara dan biasanya hukuman itu dapat diganti hukuman kurungan.

Prof. Simons, bahwa dasar untuk menghukum perbuatan lalai adalah ketentuan hukum yang harus dilindungi dan dijaga serta dicegah timbulnya akibat-akibat yang mengikat masyarakat apabila seseorang dalam pergaulan masyarakat bertindak sedemikian rupa sehingga merugikan orang lain maka harus bertanggung jawab atas usaha akibat yang ditimbulkan dari perbuatan tersebut.

Menurut Darma sembiring, SH, *culpa* itu adalah suatu perbuatan yang merupakan kesalahan yang lebih ringan sifatnya dari pada kesengajaan. Hal ini dapat dilihat dari ancaman hukuman terhadap delik-delik yang dilakukan dengan lalai setinggi-tingginya adalah 1 (satu) tahun penjara atau diganti dengan hukuman kurungan, akan tetapi dalam delik-delik tertentu ancaman hukuman

terhadap delik ini ada dijatuhkan lebih berat tetapi tidak lebih dari 5 tahun penjara”.<sup>32</sup>

Dari pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa unsur dari Culpa adalah :

1. Tidak adanya kehati-hatian
2. Kurang perhatian terhadap pekerjaan yang dikerjakannya

Menurut para sarjana, Culpa dapat dilihat dari 2 (dua) jenis, yakni :

1. Culpa yang disadari
2. Culpa yang tidak disadari

Culpa yang disadari “ yakni apabila seseorang melakukan perbuatan dapat membayangkan akibat yang akan terjadi dari perbuatan tersebut tetapi si pembuat yakin tidak timbul suatu akibat karena diadakan pencegahan ketika melakukan perbuatan tersebut namun akibat itu timbul juga apabila si pembuat mengetahui bahwa perbuatan yang dilakukan itu pasti menimbulkan suatu akibat walaupun telah diadakan pencegahan maka dia tidak akan melakukan perbuatan tersebut.”<sup>33</sup>

Culpa yang tidak disadari “yakni dimana perbuatan itu terjadi, jika si pembuat tidak dapat memperkirakan akan timbul suatu akibat yang seharusnya dapat diperhitungkan si pembuat bahwa akibat akan terjadi dari perbuatan tersebut.”<sup>34</sup>

Untuk membedakan kedua pengertian di atas akan penulis berikan contoh sehingga tampak perbedaannya.

---

<sup>32</sup> Darma Sembiring, SH., Sari Kuliah Azas Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Medan Area Medan, TA 2004/2005

<sup>33</sup> Ibid

<sup>34</sup> Ibid

Dalam culpa yang disadari, misal : seorang Dokter memberikan cuti sakit pada hal si pasien tidak sakit, tetapi ingin pulang kampung. Hal ini sudah disadari dokter tersebut.

Dalam culpa yang tidak disadari, misal : seorang supir yang mengendarai sebuah mobil. Karena mengantuknya, dia tidak melihat ada kereta yang sedang diparkir oleh pengemudinya. Kemudian ditabrak oleh mobil tersebut. Hal ini tidak disadari oleh si pelakunya.

Dari kedua contoh di atas, sudah menunjukkan perbedaan sehingga mudah dimengerti oleh pembaca.

Jadi kesimpulannya bahwa tindak pidana culpa terjadi karena kurang hati-hatinya para pelaku dalam melakukan pekerjaannya atau karena kurang perhatian juga. Dengan demikian sudah jelas diketahui apa maksud dari culpa tersebut.

### **C. Jenis-Jenis Kealpaan (*Culpa*)**

#### **1. Kealpaan Karena Orang**

Untuk melihat apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan dimuka persidangan, maka harus ditentukan apakah pelaku tindak pidana melakukan kesalahan dengan sengaja (*dolus*) atau kelalaian/Kealpaan (*culpa*).

Dalam lapangan hukum pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan *opzet* merupakan salah satu unsur yang terpenting. Dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila didalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan *opzettelijk*, maka unsur dengan sengaja ini menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan.



Sengaja berarti juga adanya kehendak yang disadari yang ditujukan untuk melakukan kejahatan tertentu. Maka berkaitan dengan pembuktian bahwa perbuatan yang dilakukannya itu dilakukan dengan sengaja, terkandung pengertian menghendaki dan mengetahui atau biasa disebut dengan *willens en wetens*. Yang dimaksudkan disini adalah seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja itu haruslah memenuhi rumusan *willens* atau haruslah menghendaki apa yang ia perbuat dan memenuhi unsur *wetens* atau haruslah mengetahui akibat dari apa yang ia perbuat.

Di sini dikaitkan dengan teori kehendak yang dirumuskan oleh Von Hippel maka dapat dikatakan bahwa yang dimaksudkan dengan sengaja adalah kehendak membuat suatu perbuatan dan kehendak untuk menimbulkan suatu akibat dari perbuatan itu atau akibat dari perbuatannya itu yang menjadi maksud dari dilakukannya perbuatan itu.

Jika unsur kehendak atau menghendaki dan mengetahui dalam kaitannya dengan unsur kesengajaan tidak dapat dibuktikan dengan jelas secara materiil karena memang maksud dan kehendak seseorang itu sulit untuk dibuktikan secara materiil maka pembuktian adanya unsur kesengajaan dalam pelaku melakukan tindakan melanggar hukum sehingga perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan kepada si pelaku seringkali hanya dikaitkan dengan keadaan serta tindakan si pelaku pada waktu ia melakukan perbuatan melanggar hukum yang dituduhkan kepadanya tersebut.

Disamping unsur kesengajaan diatas ada pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau kelapaan atau culpa yang dalam doktrin hukum pidana disebut sebagai kealpaan yang tidak disadari atau *onbewuste schuld* dan kealpaan disadari

atau *bewuste schuld*. Dimana dalam unsur ini faktor terpentingnya adalah pelaku dapat menduga terjadinya akibat dari perbuatannya itu atau pelaku kurang berhati-hati.

Wilayah culpa ini terletak diantara sengaja dan kebetulan. Kelalaian ini dapat didefinisikan sebagai apabila seseorang melakukan sesuatu perbuatan dan perbuatan itu menimbulkan suatu akibat yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang, maka walaupun perbuatan itu tidak dilakukan dengan sengaja namun pelaku dapat berbuat secara lain sehingga tidak menimbulkan akibat yang dilarang oleh undang-undang, atau pelaku dapat tidak melakukan perbuatan itu sama sekali.

Dalam culpa atau kelalaian ini, unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga bahwa akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh undang-undang.

Maka dari uraian tersebut diatas, dapat dikatakan bahwa jika ada hubungan antara batin pelaku dengan akibat yang timbul karena perbuatannya itu atau ada hubungan lahir yang merupakan hubungan kausal antara perbuatan pelaku dengan akibat yang dilarang itu, maka hukuman pidana dapat dijatuhkan kepada si pelaku atas perbuatan pidananya itu.<sup>35</sup>

Di bidang pidana juga ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359 : Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan

---

<sup>35</sup> <http://hukum.kompasiana.com/2011/09/05/kecelakaan-saiful-jamil-dilihat-darikesalahan-dan-pertanggungjawaban-hukum>

orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

Sedangkan Pasal 360 KUHP ayat (1) dan (2) berbunyi :

Ayat 1 : Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun

Ayat 2 : Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah

## 2. Kealfaan Karena Kendaraan

Faktor kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan adalah fungsi rem, kondisi ban, hingga pencahayaan. ada beberapa faktor yang menyebabkan kendaraan mengalami kecelakaan lalu lintas, seperti terbalik atau menabrak, faktoor tersebut diantaranya adalah :<sup>36</sup>

- a. Genangan air, memasuki musim penghujan dapat dipastikan banyak genangan yang tercipta akibat kondisi jalan yang tidak mulus atau bergelombang. Melaju dengan kecepatan di atas 60 km/jam, membuat daya cengkram ban pada aspal mulai berkurang, bahkan bisa hilang. Air merupakan materi penghalang antara ban dengan permukaan jalan. Akan lebih berbahaya lagi

---

<sup>36</sup> <http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.html>

ketika tapak ban sudah tipis. Kecenderungan yang kerap terjadi adalah kendaraan secara tiba-tiba akan menarik ke kanan atau ke kiri

- b. Pecah ban, sama bahayanya dengan genangan. Bukan hanya kendaraan yang susah dikendalikan, bisa juga kendaraan tiba-tiba oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi
- c. Jalan Bergelombang, ketika kendaraan melaju kencang dan melewati gelombang, yang terjadi adalah kendaraan sedikit melayang. Bahkan bagian belakang sering tak bisa diatur, terlebih jika kondisi suspensi sudah jelek. Jalan tidak rata ini menyebabkan kendaraan melayang karena ban tidak menempel dengan baik sehingga kehilangan kendali
- d. Rem Blong ataupun Slip, hal ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengandalkan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu lakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum berpergian
- e. *Human Error*, faktor ini merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalulintas. Beberapa contohnya adalah memacu kendaraan melampaui kemampuan mengemudi, mengantuk, reaksi yang berlebihan ketika mobil mengalami gejala negatif pengendalian seperti limbung, *oversteer* maupun *understeer*. Menurunnya konsentrasi pengemudi karena sibuk sms, telpon dan makan sambil menyetir.

#### **D. Pengertian Lalu Lintas Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) bahwa yang dimaksud dengan :

1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya
2. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan
3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan
4. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
5. Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara
6. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung
7. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor

8. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel
9. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan
10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran
11. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung
12. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel

#### **E. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas**

Menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) bahwa yang dimaksud dengan :

1. Menurut Pasal 1 ayat (24) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Tahun 2009 menentukan sebagai berikut : “Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda
2. Menurut Pasal 229 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Tahun 2009 menentukan sebagai berikut :

- a. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas :
  - 1) Kecelakaan Lalu Lintas ringan
  - 2) Kecelakaan Lalu Lintas sedang
  - 3) Kecelakaan Lalu Lintas berat
- b. Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang
- c. Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang
- d. Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat
- e. Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan

#### **F. Pengertian Kendaraan Bermotor**

Sebuah kendaraan yang disebut mobil adalah merupakan kendaraan beroda empat atau lebih yang terdapat mesin penggerak sendiri (*self-propelled vehicle*) dengan pengoperasian oleh seorang sopir/supir (menyupir). Untuk kendaraan roda kurang dari empat tidak disebut mobil, biasanya cuma disebut kendaraan roda tiga (*bajaj, bemo*) atau kendaraan roda dua saja. Mobil banyak jenisnya mulai dari sedan, van, truk, bus, dan lain-lain.

Mobil (kependekan dari *otomobil* yang berasal dari Bahasa Yunani '*autos*' (sendiri) dan Latin '*movere*' (bergerak)) adalah kendaraan beroda empat yang membawa mesin sendiri. Kendaraan bermotor roda empat adalah kendaraan penumpang dengan kapasitas tempat duduk sampai dengan 10 orang.

## 2.2. Kerangka Pemikiran

Penanggulangan kejahatan dengan menggunakan (hukum) pidana merupakan cara yang paling tua, setua peradaban manusia itu sendiri. Ada pula yang menyebutnya sebagai "*older philosophy of crime control*"<sup>37</sup>. Dilihat sebagai suatu masalah kebijakan, maka ada yang mempermasalahkan apakah perlu kejahatan ditanggulangi, dicegah atau dikendalikan, dengan menggunakan sanksi pidana.

Untuk dapat menjalankan hukum pidana (*substantif*) perlu hukum yang dapat menjalankan ketentuan-ketentuan yang ada dalam hukum pidana (*substantif*) yaitu hukum formil atau hukum acara pidana. Hukum pidana sendiri dalam arti luas meliputi juga hukum substantif/materiil dan hukum formil.

Upaya atau kebijakan untuk melakukan Pencegahan dan Penanggulangan Kejahatan (PPK) termasuk bidang "kebijakan criminal" ("*criminal policy*"). Kebijakan kriminal inipun tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas, yaitu "kebijakan sosial" ("*social policy*") yang terdiri dari "kebijakan/upaya-upaya untuk kesejahteraan social" ("*social welfare policy*") dan kebijakan/upaya-upaya untuk melindungi masyarakat" ("*social-defence policy*"). Dengan demikian

---

<sup>37</sup> Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1984 hal 149



sekiranya kebijakan penanggulangan kejahatan (politik kriminal) dilakukan dengan menggunakan sarana penal (hukum pidana), maka kebijakan hukum pidana (*penal policy*), khususnya pada tahap kebijakan yudikatif/aplikatif (penegakan hukum *in concreto*) harus memperhatikan dan mengarah pada tercapainya tujuan dari kebijakan sosial itu, berupa “*social welfare*” dan “*social defence*”.<sup>38</sup>

Kebijakan sosial dengan tujuan hendak mencapai kesejahteraan masyarakat (*social welfare*) dan perlindungan masyarakat (*social defence*) adalah sejalan dengan konsep yang dianut oleh Marc Ancel (penganut aliran defense sosial yang lebih moderat). Menurut Marc Ancel<sup>39</sup> sebagaimana dikutip oleh Barda Nawawi Arief dan Muladi menyatakan bahwa : “Tiap masyarakat mensyaratkan adanya tertib sosial, yaitu seperangkat peraturan-peraturan yang tidak hanya sesuai dengan kebutuhan untuk kehidupan bersama tetapi juga sesuai dengan aspirasi-aspirasi warga masyarakat pada umumnya.

Oleh karena itu peranan yang besar dari hukum pidana merupakan kebutuhan yang tak dapat dielakkan bagi suatu sistem hukum. Perlindungan individu maupun masyarakat tergantung pada perumusan yang tepat mengenai hukum pidana yang mendasari kehidupan masyarakat itu sendiri. Oleh karena itu sistem hukum pidana, tindak pidana, penilaian hakim terhadap si pelanggar dalam hubungannya dengan hukum secara murni maupun pidana merupakan lembaga-lembaga (institusi) yang harus tetap dipertahankan. Hanya saja dalam menggunakan hukum pidana Marc Ancel menolak penggunaan fiksifikasi yuridis dan teknik-teknik yuridis yang terlepas dari pernyataan sosial.

---

<sup>38</sup> *Ibid*

<sup>39</sup> *Ibid*

Dilihat dari aspek kebijakan hukum pidana sasaran hukum pidana tidak hanya mengatur perbuatan warga masyarakat pada umumnya, tetapi juga mengatur perbuatan (kewenangan/kekuasaan) penguasa/aparat penegak hukum.<sup>40</sup>

Upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan bukan hanya tugas aparat penegak hukum tetapi juga menjadi tugas pembuat hukum (legislatif). Menurut Barda Nawawi Arief bahwa tahap yang paling strategis dari upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan adalah tahap formulasi, oleh karena itu kesalahan/kelemahan kebijakan legislatif merupakan kesalahan strategis yang dapat menjadi penghambat upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan pada tahap aplikasi dan eksekusi.<sup>41</sup>

Melihat demikian penting dan strategisnya kebijakan formulasi maka dalam menetapkan/merumuskan suatu perbuatan pidana beserta sanksi yang dikenakan pada tahap kebijakan formulasi tersebut harus dilakukan secara cermat dan tepat.

Hal ini sesuai dengan kongres PBB IX tentang “pencegahan kejahatan dan pembinaan pelanggar” Di Kairo tanggal 29 April s/d 08 Mei 1995 yang menyatakan (... *The Correctional system is part of crime police and interrelatif with all the sectors of crime prevention and justice.*

Menurut Soedarto, kebijakan kriminal mempunyai 3 (tiga) arti :<sup>42</sup>

1. Dalam arti sempit ialah keseluruhan asas dan metode yang menjadi dasar dari reaksi terhadap pelanggar hukum yang berupa pidana

---

<sup>40</sup> *Ibid*

<sup>41</sup> *Ibid*

<sup>42</sup> Soedarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1986, hal. 113-114

2. Dalam arti luas, ialah keseluruhan fungsi dari aparaturnya penegak hukum termasuk didalamnya cara kerja dari pengadilan dan polisi
3. Dalam arti paling luas, ialah keseluruhan kebijakan yang dilakukan melalui perundang-undangan dan badan-badan resmi, yang bertujuan untuk menegakkan norma-norma sentral dari masyarakat

Dalam kesempatan lain beliau mengemukakan, definisi singkat politik kriminal merupakan suatu usaha yang rasional dari masyarakat dalam menanggulangi kejahatan. Definisi ini diambil dari definisi Marc Ancel yang merumuskan sebagai "*The Rational Organization of the Control of Crime by Society*".

Kebijakan penanggulangan kejahatan pada hakekatnya merupakan bagian integral dari upaya perlindungan masyarakat (*Social Defence*) dan upaya mencapai kesejahteraan masyarakat (*Social Welfare*). Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa tujuan akhir atau tujuan utama politik kriminal ialah perlindungan masyarakat.

Menetapkan sistem pemidanaan dalam perundang-undangan sebagai salah satu sarana untuk menanggulangi masalah kejahatan merupakan salah satu bagian dari kebijakan kriminal atau politik kriminal. Melaksanakan politik kriminal antara lain berarti membuat perencanaan untuk masa yang akan datang dalam menghadapi atau menanggulangi masalah-masalah yang berhubungan dengan kejahatan.

Termasuk dalam perencanaan ini adalah, disamping merumuskan perbuatan-perbuatan apa saja yang seharusnya dijadikan tindak pidana, juga

menetapkan sistem pemidanaan yang bagaimana yang seharusnya bisa diterapkan kepada terpidana dengan tetap memperhatikan hak-hak terpidana.

Menurut Barda Nawawi Arief,<sup>43</sup> pembaharuan hukum pidana menuntut adanya penelitian dan pemikiran terhadap masalah sentral yang sangat fundamental dan strategis. Termasuk dalam klasifikasi masalah yang demikian antara lain masalah kebijakan dalam menetapkan/merumuskan suatu perbuatan merupakan perbuatan pidana dan sanksi yang dapat dikenakan.

Pengertian perbuatan pidana yang mengandung unsur-unsur apa sajakah yang dapat dikualifikasikan perbuatan seseorang sebagai perbuatan pidana atau tidak, para ahli hukum memiliki pandangan yang berbeda-beda. Berikut akan diuraikan pendapat beberapa ahli hukum tersebut.

Moeljatno mendefinisikan perbuatan pidana sebagai perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa melanggar larangan tersebut. Larangan ditujukan kepada perbuatan (suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang), sedangkan ancaman pidana ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu.<sup>44</sup>

Simons mengartikan perbuatan pidana (delik) sebagai suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja

---

<sup>43</sup> Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara*, Balai Penerbitan Undip, Semarang, 1996, hal. 3

<sup>44</sup> Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Cetakan Kedua, Bina Aksara, Jakarta, 1984, hal 54

oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai perbuatan atau tindakan dapat dihukum.<sup>45</sup>

Van Hammel menguraikan perbuatan pidana sebagai perbuatan manusia yang dirumuskan oleh undang-undang, melawan hukum (patut atau bernilai) untuk dipidana dan dapat dicela karena kesalahan.<sup>46</sup>

Mengingat pentingnya pemidanaan sebagai sarana untuk mencapai tujuan yang lebih besar yaitu perlindungan masyarakat dan kesejahteraan masyarakat maka perlu diperhatikan juga teori-teori penjatuhan pidana dalam ilmu pengetahuan yakni :

1. Teori absolute atau teori pembalasan

Menurut teori ini pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan suatu kejahatan atau tindak pidana, oleh karenanya pidana merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan. Jadi dasar pembenaran pidana terletak pada adanya atau terjadinya kejahatan itu sendiri.

2. Teori relative atau teori tujuan

Menurut teori ini memidana bukanlah untuk memuaskan tuntutan absolute dari keadilan. Pembalasan itu sendiri tidak mempunyai nilai, tetapi hanya sebagai sarana untuk melindungi kepentingan masyarakat. Pidana bukanlah sekedar untuk melakukan pembalasan atau pengimbangan kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi mempunyai tujuan-tujuan yang bermanfaat, oleh karena itu teori ini sering juga disebut teori tujuan.

---

<sup>45</sup> Leden Marpaung, *Unsur-unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum, (Delik)*, Jakarta, SinarGrafika, 1991, hal. 4

<sup>46</sup> Sedarto, *Hukum dan Hukum Pidana I*, Alumi, Bandung, 1986, hal. 41

Sedangkan mengenai sanksi pidana, dalam pasal 10 KUHP, diatur mengenai jenis-jenis pidana yang terbagi menjadi dua jenis :

a. Pidana Pokok yaitu :

1. pidana mati;
2. pidana penjara;
3. pidana kurungan;
4. pidana denda
5. pidana tutupan (berdasarkan Undang-undang No. 20 tahun 1946)

b. Pidana tambahan, yaitu:

1. Pencabutan hak-hak tertentu;
2. Perampasan barang-barang tertentu;
3. Pengumuman putusan hakim;

Selain jenis sanksi yang berupa pidana, dalam hukum pidana positif dikenal juga jenis sanksi yang berupa tindakan, misalnya :

a. Penempatan dirumah sakit jiwa bagi orang yang tidak dapat mempertanggung jawabkan perbuatannya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhannya atau terganggu karena penyakit.

b. Terhadap anak nakal yang dipidana dengan Undang-undang No. 3 tahun 1997 pidana dapat dijatuhkan kepada anak nakal berupa Pidana pokok yaitu :

1. Pidana penjara
2. Kurungan
3. Pidana denda atau
4. Pidana pengawasan

Selain pidana pokok terhadap anak nakal dapat juga dijatuhkan pidana tambahan berupa perampasan barang-barang tertentu dan atau pembayaran ganti rugi tertentu, selain itu dapat pula dijatuhi tindakan berupa :

- a. Mengembalikan kepada orang tua, wali, atau orang tua asuh;
- b. Menyerahkan kepada Negara untuk mengikuti pendidikan, pembinaan dan latihan kerja; atau
- c. Menyerahkan kepada Departemen Sosial atau Organisasi Sosial Kemasyarakatan yang bergerak dibidang pendidikan, pembinaan, dan latihan kerja.

Dalam Konsep KUHP terakhir jenis sanksi yang digunakan terdiri dari jenis sanksi pidana dan tindakan, sanksi pidana terdiri dari pidana pokok dan pidana tambahan. Dalam pidana pokok terdapat beberapa perluasan antara lain adanya pidana kerja sosial dan pidana pengawasan, sedangkan pidana tambahan juga mengalami perluasan dengan munculnya pidana pemenuhan kewajiban adat dan pembayaran ganti kerugian.

Dalam upaya untuk menanggulangi tindak pidana kelalaian pengemudi dengan sarana hukum pidana kiranya perlu juga diperhatikan tujuan pemidanaan dan pemberian sanksi pidana adalah upaya untuk menanggulangi kejahatan dalam rangka mencapai kesejahteraan masyarakat dan keadilan bagi pelaku tindak pidana.

Dari uraian diatas maka diharapkan kerangka teori ini bisa dijadikan sebagai landasan awal atau kerangka berpikir yang memberikan arah untuk membahas permasalahan tentang bagaimanakah kebijakan formulasi selama ini yang mengatur mengenai suatu perbuatan dikategorikan dalam suatu tindak

pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi dan sanksi pidana yang dijatuhkan dengan tetap memperhatikan tujuan pemidanaan adalah untuk mencapai keadilan dan kesejahteraan masyarakat.

### **2.3. Hipotesis**

Hipotesa adalah merupakan jawaban sementara atas permasalahan yang diajukan. Sebelum permasalahan-permasalahan dibahas dalam bab per bab, maka permasalahan-permasalahan ini akan dijawab sementara dalam rumusan hipotesa, karena hipotesa merupakan suatu jawaban sementara dari suatu permasalahan, maka harus diuji kebenarannya dengan jalan penelitian.<sup>47</sup>

Jadi hipotesa dapat diartikan jawaban sementara yang harus diuji kebenarannya dalam pembahasan-pembahasan berikutnya. Dengan demikian yang menjadi hipotesa penulis dalam skripsi ini adalah :

1. Faktor utama yang menyebabkan terjadinya kelafaan dalam lalu lalu lintas sehingga terjadinya kecelakaan adalah dari diri sendiri dan dari kendaraan itu sendiri. Faktor-faktor itu antara lain kemampuan mengemudi, mengantuk dan adanya pengaruh alkohol serta pecahnya ban dari kendaraan yang sedang dikemudikan
2. Bentuk pertanggungjawaban pengemudi kendaraan karena kelalaiannya dalam kecelakaan lalu lintas telah diatur dalam KUHP Pasal 359 - 360

---

<sup>47</sup> Abdul Muis, 1990, *Pedoman Penulisan Skripsi dan Metode Penelitian Hukum*, Medan: Diterbitkan Oleh Fak. Hukum USU, halaman 3.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Jenis, Sifat, Lokasi dan Waktu Penelitian**

##### **3.1.1. Jenis Penelitian**

Dalam penelitian pada umumnya dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat sebagai berikut :

1. Data primer, yakni data yang diperoleh langsung dari responden yang berasal dari pengamatan dan wawancara dengan pihak-pihak yang berkompeten
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh berdasarkan studi dokumen yang dihimpun dari aturan undang-undang, buku-buku, arsip atau sumber lain yang menjadi faktor penunjang dalam penelitian ini

Penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder dapat dinamakan penelitian hukum normatif, disamping adanya penelitian hukum sosiologis atau empiris yang terutama meneliti data primer.

Berdasarkan jenis penelitian hukum tersebut, maka jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah hukum normatif sosiologis.

##### **3.1.2. Sifat Penelitian**

Sifat dari penelitian ini adalah deskripsi, yaitu dengan menggambarkan, memaparkan, dan menjelaskan serta menjawab permasalahan yang ada.

### 3.1.3. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Pengadilan Negeri Kisaran dan alasan dipilihnya tempat tersebut sebagai lokasi penelitian adalah karena Pengadilan Negeri Kisaran merupakan tempat diajukannya dan penyelesaian perkara tentang tindak pidana terhadap kasus kelalaian pengemudi yang menimbulkan kecelakaan di jalan raya.

### 3.1.4. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama kurang lebih 3 (tiga) bulan yang dimulai pada bulan Nopember 2016 sampai dengan Januari 2017.

Rincian Waktu Penelitian

NO	KEGIATAN	BULAN																							
		NOPEMBER 2016				DESEMBER 2016				JANUARI 2017				FEBRUARI 2017				MARET 2017				APRIL 2017			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Seminar Proposal																								
2	Pengumpulan Data																								
3	Seminar Hasil																								
4	Penulisan Skripsi																								
5	Bimbingan Skripsi																								
6	Penyiapan Berkas																								
7	Meja Hijau																								

### 3.2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan skripsi ini, penulis telah berusaha sedaya upaya untuk mengumpulkan data-data guna melengkapi kesempurnaan pembahasan skripsi ini, dimana dalam hal ini digunakan dua metode penelitian yaitu :

#### 1. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

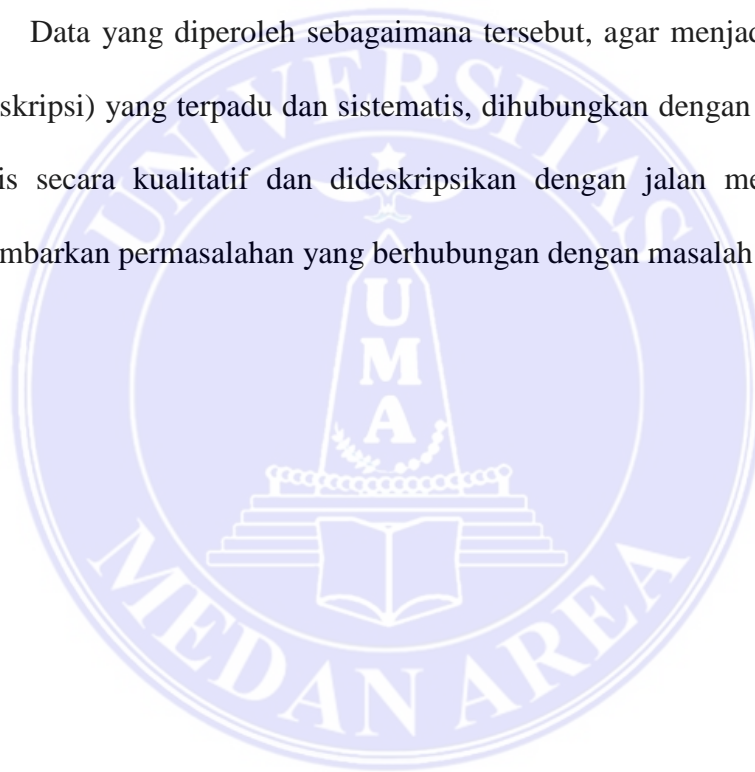
Disini penulis melakukan penelitian dengan cara mempelajari bahan-bahan bacaan yang ada, baik itu karangan-karangan ilmiah maupun beberapa literatur-literatur yang mendukung penulisan dan pembahasan skripsi ini

## 2. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Dalam penyempurnaan penelitian penulis melakukan penelitian di Pengadilan Negeri Kisaran, dengan cara meminta data yang berhubungan dengan karya ilmiah ini serta menganalisisnya sehingga diketahui perbandingan antara teori dan praktek di lapangan

### **3.3. Analisis Data**

Data yang diperoleh sebagaimana tersebut, agar menjadi sebuah karya ilmiah (skripsi) yang terpadu dan sistematis, dihubungkan dengan teori kemudian dianalisis secara kualitatif dan dideskripsikan dengan jalan menguraikan dan menggambarkan permasalahan yang berhubungan dengan masalah ini.



## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU-BUKU

- Abdul Muis, 1990, *Pedoman Penulisan Skripsi dan Metode Penelitian Hukum*, Medan: Diterbitkan Oleh Fak. Hukum USU, hal. 3.
- Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan dengan Pidana Penjara*, Balai Penerbitan Undip, Semarang, 1996, hal. 3
- Darma Sembiring, SH., Sari Kuliah Azas Hukum Pidana, Fakultas Hukum Universitas Medan Area Medan, TA 2004/2005
- EY Kanter dan SR Sianturi, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Storia Grafika, Jakarta, hal. 102
- H. Abdul Lawali SH, Sari Kuliah Pengantar Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Medan Area Medan, TA 2005/2006
- H. Hilman Hadikusuma, 2005, *Bahasa Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung, hal. 167
- Leden Marpaung, *Unsur-unsur Perbuatan Yang Dapat Dihukum, (Delik)*, Jakarta, SinarGrafika, 1991, hal. 4
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, hal. 1
- ....., *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, hal. 62
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1984 hal 149
- Pipin Syarifin, *Hukum Pidana di Indonesia*, Pustaka Setia, Bandung, 2000, hal. 44
- R. Soesilo, *Pokok-Pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-Delik Khusus*, Politeia, Bogor, 1991, hal. 11
- Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, 1983, hal. 32
- Sedarto, *Hukum dan Hukum Pidana I*, Alumni, Bandung, 1986, hal. 41
- Soedarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1986, hal. 113-114

Sudaryono & Natangsa Surbakti, *Buku Pegangan Hukum Pidana*, Surakarta :  
Fakultas Hukum UMS, 2005, hal. 193

Sukarto Marmosudjono, *Penegak Hukum di Negara Pancasila*, Pustaka Kartini,  
Jakarta, 1989, hal. 12

## **B. INTERNET**

<http://www.investor.co.id/home/pemerintah-dinilai-tak-serius-jalankan-zeroaccident/19398>

[2http://www.kompascommunity.com/index.php?fuseaction=home.detail&id=19806&sectio=94](http://www.kompascommunity.com/index.php?fuseaction=home.detail&id=19806&sectio=94), 2003, 02 Mei 2007, 18.42

<http://hukum.kompasiana.com/2011/09/05/kecelakaan-saiful-jamil-dilihat-darikesalahan-dan-pertanggungjawaban-hukum>

<http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.html>

## **C. PERUNDANG-UNDANGAN**

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan