

**Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Kendaraan Umum Yang Mengakibatkan Meninggalnya Penumpang Ditinjau Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 299 K/Pid/2018)**

**Diki Sumarna**  
**Fakultas Hukum UISU Medan**  
[diki.sumarna@gmail.com](mailto:diki.sumarna@gmail.com)

**Abstrak**

Transportasi adalah sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Dalam kehidupan sehari-hari pengangkut memiliki peranan yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Disimpulkan bahwa penerapan hukum pidana atas kelalaian pengemudi yang mengakibatkan meninggalnya penumpang dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Pertanggungjawaban pengemudi kendaraan umum atas kelalaiannya mengakibatkan meninggalnya penumpang dalam Pasal 359 KUHP dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan kematian. UULLAJ memuat ketentuan-ketentuan pidana yang tinggi, diantaranya pasal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian adalah Pasal 310 ayat (3) KUHP. Pertimbangan hakim atas kelalaian pengemudi yang mengakibatkan penumpang meninggal dalam Putusan MA Nomor 299 K/Pid/2018, putusan *Judex Facti* dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi tersebut dinyatakan ditolak dengan perbaikan. Menyatakan Terdakwa Abu Sammah Batubara telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "mengemudikan kendaraan bermotor mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang meninggal dunia, pidana terhadap Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 6 (enam) bulan.

**Kata Kunci :** **Pertanggungjawaban, Pengemudi, Kendaraan Umum, Lalai, Penumpang, Meninggal.**

**Abstract**

*Transportation is a means that has been needed by many people since ancient times in carrying out their activities which are manifested in the form of transportation. In everyday life, transporters have a very important role and cannot be separated from human activities. It was concluded that the application of criminal law for the negligence of the driver which resulted in the death of the passenger could be found in articles concerning negligence. Article 359 of the Criminal Code, is threatened with a maximum imprisonment of five years or a maximum imprisonment of one year. Although in general it is necessary for crimes to be intentional, some of them are determined that in addition to intentionality, people can also be punished if the mistake is in the form of negligence. The responsibility of the driver of public transportation for his negligence resulting in the death of a passenger in Article 359 of the Criminal Code can be concluded that if the driver's negligence or negligence results in death. UULLAJ contains high criminal provisions, including articles related to traffic accidents that result in death, namely Article 310 paragraph (3) of the Criminal Code. The judge's consideration of the driver's negligence which resulted in the death of the passenger in the Supreme Court's Decision Number 299 K/Pid/2018, the *Judex Facti* decision in this case does not conflict with the law and/or the law, then the cassation request is declared rejected with corrections. Declaring that the Defendant Abu Sammah Batubara has been legally and convincingly proven guilty of committing the crime of "driving a motorized vehicle resulting in a traffic accident resulting in the death of a person, the Defendant shall be punished with imprisonment for 6 (six) months.*

**Keywords :** **Accountability, Driver, Public Vehicle, Negligent, Passenger, Died.**

## I. Pendahuluan

### A. Latar Belakang

Transportasi adalah sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Dalam kehidupan sehari-hari pengangkut memiliki peranan yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa di dukung oleh kegiatan pengangkutan. Bahkan salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban suatu masyarakat adalah kemajuan dan perkembangan kegiatan maupun teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam kegiatan pengangkutan.<sup>1</sup>

Pengangkut terbagi menjadi dua hal yaitu pengangkutan orang dan atau barang yang peruntukannya umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti mobil, pedati dan sebagainya. Pentingnya pengangkutan ditunjuk untuk membantu manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. pengangkutan itu merupakan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang.<sup>2</sup>

Khusus perkembangan teknologi transportasi, sistem transportasi dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang terus mengalami peningkatan baik dari segi kualitas maupun

kuantitas. Dari berbagai macam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, transportasi daratlah yang cukup dominan. Hal ini ditandai dengan jumlahnya yang relatif lebih banyak bila dibandingkan dengan alat transportasi yang lain, mulai dari kendaraan tanpa motor seperti sepeda, sampai kendaraan yang bermotor canggih. Kesemuanya tersebut tidak lain tujuannya adalah untuk mendukung mobilitas orang serta barang guna memperlancar proses kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Menurut H.M.N. Purwosutjipto perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>3</sup>

Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan barang dengan angkutan umum. Angkutan umum adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Lalu lintas merupakan sarana yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Lalu lintas yang baik akan memperlancar terlaksananya pengangkutan penumpang dan barang secara timbal balik antar daerah, sesuai kebutuhan daerah yang bersangkutan.

<sup>1</sup> Hasim purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, 2005, h. 3

<sup>2</sup> Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, 1991, h. 1

<sup>3</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Rineka Cipta, 1991, h. 3

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 1 angka (2) Lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.<sup>4</sup> Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Pasal 186 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.

Pengusaha angkutan umum itu menurut Pasal 43 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah badan hukum Indonesia atau warga negara Indonesia. Ini berarti perusahaan angkutan umum sebagai pengangkut boleh perusahaan badan hukum, atau persekutuan bukan badan hukum, atau perusahaan perseorangan.

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Singkatnya, pengangkut adalah penyelenggara pengangkutan niaga.

Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan baik untuk angkutan orang maupun barang. Karena pengangkutan di sini merupakan pengangkutan orang maka pengguna jasa untuk selanjutnya disebut penumpang. Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang.

Pengertian lainnya adalah menurut Pasal 1 ayat 22 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), yang disebut dengan Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum. Sedangkan yang disebut pengangkut dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) ini dipersamakan dengan pengertian Perusahaan Angkutan Umum yakni di sebutkan dalam Pasal 1 ayat 21 yang berbunyi : Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Penyelenggaraan pengangkutan niaga dapat berstatus BUMN, BUMS, dan perseorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan niaga. Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan, pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan, pengguna jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas (Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Undang-undang pengangkutan dipakai istilah penumpang untuk

---

<sup>4</sup> Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka (2)

pengangkutan orang tetapi rumusan mengenai penumpang secara umum tidak diatur. Dari dua Pasal tadi dapat disimpulkan bahwa “pengguna jasa” adalah penumpang dan/atau pengirim barang. Dilihat dari pihak perjanjian pengangkutan orang, penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Dalam perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah pihak dalam perjanjian, dan sebagai objek karena dia adalah muatan yang diangkut. Sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan, penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut KUHPerdata).<sup>5</sup>

Telah terjadi tindak pidana kelalaian dalam berkendara dalam Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 1138 K/Pid/2018 bahwa

Pada awalnya pada Hari Minggu Tanggal 12 Maret 2017, pukul 12.00 Wib Di Desa Huta Pardomuan Kec Sayur matinggi Kab Tapsel jurusan Padang Sidempuan dengan Penyabungan saksi Musdalipah Br Tambunan dan Saksi Riska Khairani Pasaribu dan korban Maulidiah Pulungan datang dari Desa Sabarungan menuju arah Desa Aek Badak dengan menaiki mobil penumpang mitsubishi milik terdakwa dengan no plat BB 1471 FA yang dikemudikan oleh terdakwa Abbu Samma Batubara dan pada saat dalam perjalanan setelah lewat Desa Sihepeng korban Maulidiah Pulungan pindah tempat duduk dan duduk dibangku tempel didekat pintu mobil penumpang yang ditumpangi

mengarah keluar dan mengarah kejalan dengan tidak berpengangan, kemudian saksi Musdalipah Br Tambunan dan Saksi Riska Khairani Pasaribu dan terdakwa sudah melarang korban agar tidak duduk dilantai mobil penumpang tepatnya dibangku tempel tersebut, namun korban tidak juga menggindahkan sampai di Desa Aek Badak dikarenakan jalan menikung kekanan sedikit dan aibat dari kelalaian terdakwa yang mana sudah mengetahui lewat Desa Aek Badak kondisi jalanan menikung, dan terdakwa masih tetap membiarkan korban duduk dibangku tempel dekat pintu samping mobil terdakwa tersebut, dan terdakwa tidak memberhentikan mobilnya terlebih dahulu dengan menyuruh pindah saksi Korban ketempat duduk penumpang, malah terdakwa tetap melajukan Mobil penumpang dengan no pol BB 1471 FA tersebut dengan kecepatan 40-50 Km/Jam, yang mengakibatkan korban Maulidiah Pulungan terjatuh kebadan jalan, dan setelah terdakwa melihat dari kaca spion korban terjatuh kebadan jalan sehingga terdakwa memberhentikan mobil penumpang tersebut dan mengangkat korban dan membawanya ke Puskesmas siabu dan pada saat di Puskesmas Siabu korban meninggal Dunia.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, maka ditentukan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan hukum pidana atas kelalaian pengemudi yang mengakibatkan meninggalnya penumpang?

<sup>5</sup> *Ibid*, h. 35

2. Bagaimana pertanggungjawaban pidana pengemudi kendaraan umum yang atas kelalaiannya mengakibatkan meninggalnya penumpang dalam putusan Mahkamah Agung Nomor 299 K/Pid/2018?
3. Bagaimana pertimbangan hakim atas kelalaian pengemudi yang mengakibatkan penumpang meninggal dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 299 K/Pid/2018?

### C. Metode Penelitian

#### 1. Spesifikasi Penelitian

Penelitian ini bersifat “deskriptif, yaitu menggambarkan keadaan atau suatu fenomena yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti”.<sup>6</sup> Deskriptif analitis akan dikaji peraturan-peraturan yang berlaku dikaitkan dengan teori-teori hukum dan praktek pelaksanaan yang menyangkut permasalahan yang telah diidentifikasi.

#### 2. Jenis Penelitian dan Metode Pendekatan

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian hukum yang meneliti data sekunder yaitu data yang diperoleh dari data pustaka.<sup>7</sup>

Metode pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan undang-undang dan pendekatan kasus.

#### 3. Objek Penelitian

Adapun objek penelitian dalam penulisan tesis ini adalah Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 299 K/Pid/2018.

#### 4. Alat Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan melaksanakan penelitian kepustakaan (*library reseacrh*), yaitu dengan metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pendekatan ini menjadi penting sebab pemahaman terhadap pandangan/doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pijakan untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan isu hukum yang dihadapi. Pandangan/doktrin akan memperjelas ide-ide dengan memberikan pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan dan pembahasan dalam penelitian ini.

Alat pengumpulan data merupakan landasan utama dalam menyusun tesis ini yang didasarkan atas : Penelitian Kepustakaan (*library research*), dengan metode ini penulis dapat mengumpulkan bahan-bahan kepustakaan, berupa buku-buku, majalah, dokumen-dokumen, serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian pokok masalah dalam tesis ini.

#### 5. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data

##### a. Jenis Data

Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder yaitu data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh orang yang melakukan

<sup>6</sup> Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 2003, h. 36

<sup>7</sup> Moleong, Lexy J. 2013. *Metode Penelitian Kualitatif. Edisi Revisi*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya. h. 37.

penelitian dari sumber-sumber yang telah ada.<sup>8</sup>

b. Sumber Data

Sumber data penelitian ini adalah sekunder. Data sekunder dalam penelitian ini bersumber dari :

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan mengenai tindak pidana kecelakaan lalu lintas.
- 2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer berupa buku-buku yang berhubungan dengan objek yang diteliti
- 3) Bahan hukum tertier yakni yang memberikan informasi lebih lanjut mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum.

c. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data merupakan landasan utama dalam menyusun tesis ini yang didasarkan atas : penelitian kepustakaan (*library research*); Dengan metode ini penulis dapat mengumpulkan bahan-bahan kepustakaan, berupa putusan dari pengadilan, buku-buku, majalah, dokumen-dokumen, serta sumber-sumber teoritis lainnya sebagai dasar penyelesaian permasalahan dalam tesis ini.

**6. Analisis Data**

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis data kualitatif. Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Pelaksanaan analisis data dalam penelitian ini, terdapat 3 (tiga) aspek kegiatan yang penting untuk dilakukan, yaitu: menulis catatan, mengidentifikasi konsep-konsep dan mengembangkan batasan konsep dan teori. Proses analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi beberapa tahapan, yaitu:

a. Analisis data

Analisis data dilakukan semenjak data diperoleh secara studi pustaka. Dari analisa data diperoleh tema dan rumusan hipotesa. Untuk menuju pada tema dan mendapatkan rumusan hipotesa, tentu saja harus berpatokan pada tujuan penelitian dan rumusan masalahnya.

b. Reduksi data

Reduksi data merupakan kegiatan proses pengurangan data dan juga penambahan data. Dalam mereduksi data dapat terjadi pengurangan data dan juga penambahan data yang dianggap relevan dengan permasalahan yang diteliti sehingga dihasilkan data yang sempurna.

---

<sup>8</sup> Hasan, M. Iqbal, *Pokok – Pokok Materi Metode Penelitian dan Aplikasinya*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2002, h. 58.

c. Penyajian data

Setelah proses reduksi data, maka tahapan selanjutnya adalah penyajian data. Penyajian data merupakan proses pengumpulan informasi yang disusun berdasar kategori atau pengelompokan-pengelompokan yang diperlukan.

d. Interpretasi data

Setelah melalui tahapan penyajian data, maka tahap selanjutnya adalah proses pemahaman makna dari serangkaian data yang telah tersaji, dalam wujud yang tidak sekedar melihat apa yang tersurat, namun lebih pada memahami atau menafsirkan mengenai apa yang tersirat di dalam data yang telah disajikan.

e. Penarikan kesimpulan/verifikasi.

Tahapan terakhir dari analisis data adalah penarikan kesimpulan/ verifikasi, tahap ini merupakan proses perumusan makna dari hasil penelitian yang diungkapkan dengan kalimat yang singkat-padat dan mudah difahami, serta dilakukan dengan cara berulang kali melakukan peninjauan mengenai kebenaran dari penyimpulan itu, khususnya berkaitan dengan relevansi dan konsistensinya terhadap judul, tujuan dan perumusan masalah yang ada.

## II. Hasil dan Penelitian

### A. Pengaturan Hukum Pidana Atas Kelalaian Pengemudi Yang Mengakibatkan Matinya Penumpang

Pada dasarnya program kegiatan Penegakan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).<sup>9</sup>

Program Kegiatan dalam bentuk penegakkan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.<sup>10</sup>

Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuhkembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas,

<sup>9</sup> Farouk Muhammad, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999. h. 33.

<sup>10</sup> Achmad Ali., *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Jakarta, PT Yarsif Watampone, Jakarta, 1998, h. 19

tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.

Pada penerapan ketentuan pidana dalam peristiwa kelalaian bagi pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Sedangkan Pasal 360

- (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.
- (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.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya kuhp Pasal 359 : “karena sahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati

atau lalainya pelaku tersebut. Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak oleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut.

Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk Weet Boek Van Straffright yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut : “pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besar berbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

Jadi bukanlah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari

perbuatannya dia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan”.

Ada juga yang mengatakan bahwa kesengajaan adalah kesalahan yang berlainan jenis daripada kealpaan. Dasarnya adalah sama, yaitu:

1. Adanya perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana;
2. Adanya kemampuan bertanggung jawab
3. Tidak ada alasan pemaaf.

Dalam kesengajaan sikap batin orang menentang larangan, sedangkan dalam kealpaan kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang obyektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang. 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 sudut hukum adalah keliru. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih berwarna dari kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat jahat” dengan kata lain tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”, sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian karena dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna

kekeliruhan. Kesengajaan dan kealpaan pada dasarnya sama, sama dalam arti di dalam lapangan hukum pidana, kealpaan itu mempunyai pengertian yang khusus.

Menurut Noyon-Langemeyer, kealpaan adalah suatu struktur yang sangat susah diartikan. Dia mengandung dalam satu puhak kekeliruhan dalam perbuatan lahir dan menunjuk kepada keadaan batin yang tertentu, dan dilain pihak keadaan batinnya itu sendiri.” Selanjutnya dikatakan, jika dimengerti demikian, maka culpa mencakup semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan berupa kesengajaan. Beda kesengajaan daripada kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagian-bagian delik yang meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapat dimengerti, bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis. Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau isinya ke alpaan itu. Sebagaimana halnya dengan kesengajaan mengenai kealpaan ini juga diterangkan dalam KUHP tentang artinya. Karena itu maka kita harus melihat pada teori atau ilmu pengetahuan untuk memberi pengertiannya ini. Bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu:

1. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
2. Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Mengenai hal penduga-duga yang perlu menurut hukum ini ada dua kemungkinan, yaitu:

1. Seseorang berfikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar.
2. Seseorang sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya.

Dalam hal yang pertama kekeliruan terletak pada salah fikiran atau pandang, yang seharusnya dihindari. Dalam hal kedua terletak pada tidak mempunyai fikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul, hal mana adalah sikap yang berbahaya. Contoh dari kemungkinan pertama adalah mengenai sepeda motor dengan kecepatan tinggi melalui jalan yang ramai, karena dia percaya pandai menyetir motor dan yakin tidak akan nabrak, tapi kemudian dia menabrak seseorang. Seharusnya perbuatan itu dihindari olehnya, karena kurang berhati-hatinya tabrakan tersebut tidak terelakan. Dengan pengertian contoh diatas, maka diletakan hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul karena perbuatannya tadi. Hubungan ini seharusnya tidak perlu ada dalam psyche seseorang, karena kita menganut ajaran kesalahan yang normatif, tidak lagi secara psikologis, maka yang menentukan ialah apakah hubungan itu dipernilai ada atau tidak ada. Hubungan batin ini diperlukan untuk dapat mempertanggungjawabkan terhadap timbulnya akibat yang dilarang.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk

kealpaan. Misalnya KUHP Pasal 359: "karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut. Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat

- (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak boleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat
- (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut. Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk Weet Boek Van Straffright yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut : "pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besar berbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak

menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

### **B. Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Kendaraan Umum Yang Atas Kelalaiannya Mengakibatkan Meninggalnya Penumpang**

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UULLAJ) adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.<sup>11</sup>

Terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor, faktor-faktor tersebut seolah bekerja sama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Semakin menjadi ketika manusianya sendiri terlihat tidak begitu mementingkan keselamatan nyawanya buktinya banyak pengendara motor yang ugal-ugalan tanpa mengenakan helm atau pengendara mobil yang menyepelkan kegunaan dari sabuk pengaman.<sup>12</sup>

Macam-macam faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian antara lain: *Lex Crimen* Vol.I/No.1/Jan-Mrt/2012

a. Faktor manusia. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan. Hampir semua kejadian kecelakaan lalu lintas didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan

terhadap arti aturan yang berlaku maupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena kealpaan berasal dari sikap batin dari seorang pengemudi kendaraan, dalam hal ini kecelakaan juga bisa terjadi karena pengemudi kendaraan saat mengendarai kendaraan dalam keadaan mengantuk atau sedang sakit, sedang dibawah pengaruh alkohol sehingga tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

b. Faktor kendaraan. Faktor kendaraan yang kerap kali menghantui kecelakaan lalu lintas adalah fungsi rem dan kondisi ban. Faktor tersebut diantaranya :

1. Fungsi rem. Rem blong ataupun slip ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengendalikan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu melakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum bepergian.

2. Kondisi ban. Bahayanya kendaraan susah dikendalikan, bisa saja kendaraan oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

c. Faktor jalan. Faktor jalan juga berperan penting dalam terjadinya suatu kecelakaan. Kondisi jalan yang tidak menentu seperti jalan yang berlubang

<sup>11</sup> Empat Undang-Undang Transportasi, FOKUSMEDIA, Bandung, 2009, h, 4-5

<sup>12</sup> <http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.htm> diakses pada 9 Maret 2021 Pukul 15.12 WIB

dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan terutama kendaraan bermotor. Selain itu kondisi jalan yang berliku seperti kondisi jalan yang ada di daerah pegunungan, jalan yang gelap pada malam hari atau minimnya penerangan jalan dalam hal ini tidak jarang menimbulkan kecelakaan.

- d. Faktor lingkungan. Faktor ini khususnya dalam cuaca gelap pada malam hari dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi kendaraan dalam mengendarai kendaraannya sehingga sering terjadi kecelakaan. Pada musim kemarau yang berdebu juga membahayakan bagi pengguna jalan terutama kendaraan roda dua. Pada keadaan berdebu konsentrasi mata pengemudi berkurang sehingga menyebabkan kecelakaan. Jalan licin pada waktu hujan baik pengemudi roda dua dan empat sering tergelincir atau terjadi selip, hal ini yang menyebabkan pengemudi kendaraan kehilangan kendali sehingga terjadi kecelakaan. Kabut yang tebal dapat mengelabui mata seolah-olah tidak ada kendaraan yang melaju karena jarak pandang yang terbatas, hal ini dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Di antara faktor-faktor tersebut faktor manusia merupakan faktor yang paling menentukan. Hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya, kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian.

Pasal 229 UULLAJ menggolongkan macam-macam kecelakaan yakni:

- (1) Kecelakaan lalu lintas digolongkan atas:
  - a. Kecelakaan lalu lintas ringan;
  - b. Kecelakaan lalu lintas sedang; atau
  - c. Kecelakaan lalu lintas berat.
- (2) Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan lalu lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan lalu lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan.<sup>13</sup>

Kesalahan pengemudi kendaraan sering dapat disimpulkan tidak mempergunakan peraturan lalu lintas. Misalnya ia tidak memberi tanda akan membelok, atau ia mengendarai mobil tidak di jalur kiri, atau pada suatu persimpangan tidak memberikan prioritas pada kendaraan lain yang datang dari sebelah kiri, atau menjalankan mobil terlalu cepat melampaui batas kecepatan yang ditentukan dalam rambu-rambu lalu lintas.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> *Ibid*, h. 112-113

<sup>14</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindakan Pidana Tertentu di Indonesia*, Eresco Bandung, 1967, h. 80

Adanya kecelakaan merupakan faktor kesalahan pengemudi dengan tidak adanya rasa hati-hati dan lalai mengemudikan kendaraannya. Kesalahan pengemudi kendaraan yang melakukan kealpaan yang mengakibatkan kematian dapat dikatakan bahwa orang itu telah melakukan tindak pidana.

Berkaitan dengan masalah ini unsur kealpaan memainkan peranan penting, masalah-masalah kealpaan pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana) telah di atur dalam Bab XXI dari buku II yang dimulai dari Pasal 359 sampai dengan pasal 361.

Sanksi pidana bagi pengemudi kendaraan yang karena kealpaannya menyebabkan kematian diatur dalam Pasal 359 KUHPidana, yakni: "Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun".<sup>15</sup>

R. Soesilo dalam penjelasannya mengatakan bahwa: "matinya orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari kurang *hati-hati* atau *lalainya* terdakwa".<sup>16</sup>

Dengan demikian, bahwa yang menjadi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian ialah pengemudi kendaraan karena tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum. Sifat melawan hukum tersebut memperlihatkan kesalahan dari pengemudi kendaraan yang berbentuk kealpaan/kelalaian atau dengan

kata lain tindakan tersebut tercela dan pelaku menyadari tindakan yang dilakukan tersebut.

Menurut uraian pada Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan kematian, ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana UULLAJ memuat ketentuan-ketentuan pidana yang tinggi, diantaranya pasal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian adalah Pasal 310 ayat (3) yang menentukan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dengan 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). Sedangkan ayat (4) dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Berbeda dengan Pasal 311 (UULLAJ) yaitu:

- (1) Setiap orang dengan sengaja mengemudikan kendaraannya bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda peling

<sup>15</sup> Moeljatno, *Kitab Undang-Undang hukum Pidana (KUHP)*, PT. Bumi Aksara, Jakarta, 1983, h. 127

<sup>16</sup> R. Soesilo, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komenta-Komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, Politea Bogor, 1988, h, 248.

- banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah)
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah)
  - (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
  - (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah)
  - (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).<sup>17</sup>

Sering pula ditemui dalam beberapa tindak pidana kecelakaan lalu lintas yaitu tabrak lari. Tabrak lari pada umumnya merupakan istilah dengan pengertian bahwa pelaku dalam hal ini pengemudi kendaraan meninggalkan korban kecelakaan lalu lintas dan tidak menghentikan kendaraan yang dikemudikannya.

Pengemudi kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 231 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:

1. Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:
  - a. Menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya
  - b. Memberikan pertolongan kepada korban;
  - c. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
  - d. Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.
2. Pengemudi Kendaraan Bermotor, yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b, segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.<sup>18</sup>

Dengan demikian pengemudi kendaraan karena keadaan memaksa tidak dapat menghentikan kendaraan ataupun memberikan pertolongan kepada korban ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, keadaan memaksa dalam hal ini dimaksudkan bahwa situasi dilingkungan lokasi kecelakaan yang

<sup>17</sup> Empat Undang-Undang Transportasi, *Op-Cit*, h. 144-155

<sup>18</sup> *Ibid*, h. 113-114

dapat mengancam keselamatan diri pengemudi kendaraan, terutama dari amukan massa dan kondisi pengemudi kendaraan yang tidak berdaya untuk memberikan pertolongan.

Kealpaan pengemudi kendaraan merupakan sesuatu yang sulit dihindarkan namun hendaknya selalu waspada ketika mengemudikan kendaraan dengan membatasi hal-hal yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dengan demikian pengemudi kendaraan yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, diancam dengan hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.

Dalam penerapan Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, maka semua unsur Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tersebut haruslah dapat dibuktikan disidang pengadilan. Walaupun memang harus diakui bahwa pembuktian ini bukanlah suatu hal yang mudah, bahkan sering menjadi kendala untuk menghukum pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas dalam hal ini pengemudi kendaraan.

Dalam Pasal 184 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana ditentukan bahwa alat bukti yang sah adalah keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk dan keterangan terdakwa. Dan untuk menentukan seseorang dapat dijatuhi hukuman pidana sekurang-kurangnya terdapat dua alat bukti yang sah (Pasal 183 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana). Khusus terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas, dengan adanya ketentuan Pasal 183 ini, maka

semakin mudah saja untuk menuntut pelakunya.

Oleh karena itu untuk dapat memidana tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dibutuhkan adanya kecermatan termasuk saksi dalam hal ini mengeluarkan keterangan tentang keadaan korban dan keterangan tentang terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan kematian. Sehingga keterangan saksi dalam kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas, memudahkan bagi pihak polisi untuk lebih cepat memeriksa kasus dan segera melimpahkan kasus tersebut ke kejaksaan.

Secara yuridis, kita mengetahui dimana Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana ancaman hukuman maksimal selamalamanya lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun, telah mendorong para pengemudi kendaraan untuk tidak takut melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian, sehingga banyak terjadi kecelakaan dalam beberapa dekade terakhir. Dengan demikian, tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana adalah paling lama lima tahun penjara atau kurungan paling lama satu tahun, apabila perbuatan tersebut memenuhi semua unsur-unsur pasal, atau dengan kata lain semua unsur-unsur Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yakni: barang siapa, karena kealpaannya, menyebabkan matinya orang lain, terbukti di sidang pengadilan.

Ancaman hukuman paling lama lima tahun penjara atau kurungan paling lama satu

tahun dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban, karena hakim sering menjatuhkan hukuman terlalu ringan terhadap terdakwa, seperti misalnya terdakwa hanya dijatuhi pidana penjara satu tahun, sehingga terdakwa tidak menjadi jera dan para pengemudi kendaraan lainpun tidak menjadi takut dan tidak lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan sehingga masih banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian.

Seperti kasus-kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian sampai diperiksa ditingkat pengadilan, pernah ditemui seorang pengemudi kendaraan dihukum delapan bulan penjara. Hal ini tentu sangat mengecewakan masyarakat apalagi keluarga korban, karena hukuman yang dijalaninya sebenarnya tidak sebanding dengan perbuatannya dan derita yang dialami keluarga korban seumur hidup.

Padahal secara yuridis tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian dalam Pasal 359 KUHPidana dengan ancaman hukuman penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun dimaksudkan untuk mencegah terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan akan menimbulkan tekanan psikologis kepada para pengemudi kendaraan lainnya agar takut melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

Ketertiban lalu lintas adalah salah satu perwujudan disiplin nasional yang merupakan cermin budaya bangsa karena itulah setiap insan wajib turut mewujudkannya. Untuk

menghindari terjadinya pelanggaran lalu lintas maka diharapkan masyarakat dapat mengetahui dan melaksanakan serta patuh terhadap peraturan lalu lintas yang terdapat pada jalan raya. Pada dasarnya program kegiatan Penegakan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri (Penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor), Pengguna jalan lainnya (Penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya) serta kepentingan pengungkapan kasus pidana (Penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).<sup>19</sup>

Program Kegiatan dalam bentuk penegakkan hukum dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analisis lalu lintas dilingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Kegiatan-kegiatan tersebut di atas merupakan proses dan visualisasi perwujudan akuntabilitas Polri kepada publik sebagai upaya untuk mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas dimana kegiatan-kegiatan tersebut haruslah ditumbuh kembangkan dan dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan

<sup>19</sup> Farouk Muhammad, *Praktik Penegak Hukum* (Bidang Lalu Lintas), Balai Pustaka, Jakarta, 1999. h. 33

kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.

Berikut ini akan dijelaskan beberapa macam pelanggaran lalulintas yang meliputi sebagai berikut :

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang dan membahayakan pengguna jalan lain;
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 275 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah diterminal (Pasal 276 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa bacadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 278 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
5. Mengemudi kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 279 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
7. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 281 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
8. Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 282 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
9. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
10. Mengemudi kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 284 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
11. Mengendarai kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 285 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
12. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 287 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
13. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288 Undang-Undang lalu lintas dan Angkutan Jalan);
14. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang ada di samping tidak mengenakan sabuk pengaman (Pasal 289 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
15. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 290 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (Pasal 291 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah tanpa memberi isyarat dengan lalu atau tangan (Pasal 294 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
20. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah jalur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 295 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
21. Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api pada saat alarm sudah berbunyi dan palang pintu sudah ditutup (Pasal 296 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
22. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 297 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
23. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir atau darurat (Pasal 298 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
24. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik, atau menarik benda (Pasal 299 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan lajur kiri, tidak menghentikan kendaraan saat menaikkan penumpang, tidak menutup kendaraan selama perjalanan (Pasal 300 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
26. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
27. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, mengerem mendadak, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian (Pasal 302 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
28. Mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang (Pasal 303 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
29. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan dan menurunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
30. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
31. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);

32. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
33. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
34. Tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk mengganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan);
35. Tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 313 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pelanggaran-pelanggaran yang telah disebut dan diuraikan di atas merupakan pelanggaran yang mudah pembuktiannya dan sulit untuk dipungkiri pelanggar sehingga akan mudah diselesaikan oleh peradilan yang sederhana dan cepat. Peradilan sederhana dan cepat sesuai diterapkan untuk pelanggaran lalu lintas karena pada saat terjadi pelanggaran lalu lintas baik dari pelanggar, barang bukti, maupun penyidik (kepolisian) sudah berada ditempat kejadian perkara, sehingga penyidik (kepolisian) dapat langsung menjatuhkan sanksi sesuai dengan pasal pelanggaran pelaku yang telah tertuang dalam peraturan perundang-undangan. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaannya, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatannya karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan yang terdapat

dalam Pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas masih berpatokan pada Peraturan Pelaksanaan UU No. 14 tahun 1992 sebagaimana termasuk dalam ketentuan penutup Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 tentang keberlakuan peraturan pelaksanaan tersebut. Adapun peraturan pelaksanaan yang dimaksud adalah :1. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan. 2. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. 3. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. 4. Isi Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi. Dalam pelanggaran lalu lintas, penyelesaian perkara dilakukan dengan menggunakan surat-surat isian (formulir) yang terdiri dari lima lembar, yakni :

1. Lembar berwarna merah untuk pelanggar.
2. Lembar warna putih untuk pengadilan.
3. Lembar warna hijau untuk kejaksaan negeri.
4. Lembar berwarna biru untuk bagian administrasi lalu lintas kepolisian.

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan yang terdapat dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

dan Angkutan Jalan yang diatur dalam pasal-pasal sebagai berikut:

- a. Pasal 279 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalulintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidanakurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- b. Pasal 280 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- c. Pasal 281 Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- d. Pasal 285 Ayat (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan,

penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- e. Pasal 288 Ayat (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- f. Pasal 288 Ayat (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Pada penerapan ketentuan pidana dalam peristiwa kelalaian bagi pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Sedangkan Pasal 360 (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. (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.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP pasal 359: "karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut. Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak oleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut. Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk *Weet Boek Van Straf recht* yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut: "pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet

mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana.

Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besar berbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

Jadi bukanlah semata-mata menentang larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu. Tetapi dia tidak begitu mengindahkan larangan. Ini ternyata dari perbuatannya dia alpa, lalai, teledor dalam melakukan perbuatannya tersebut, sebab jika dia mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delik, maka juga harus dibuktikan". Ada juga yang mengatakan bahwa kesengajaan adalah kesalahan yang berlainan jenis daripada kealpaan. Dasarnya adalah sama, yaitu:

1. Adanya perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana;
2. Adanya kemampuan bertanggung jawab
3. Tidak ada alasan pemaaf.

Dalam kesengajaan sikap batin orang menentang larangan, sedangkan dalam kealpaan kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang obyektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang. 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 sudut hukum adalah keliru. Sama saja dengan kesengajaan, bahkan lebih dari itu, lebih berwarna dari kesengajaan, kalau masih mungkin mengatakan “dengan sengaja berbuat baik” atau “dengan sengaja berbuat jahat”, dengan kata lain tidaklah mungkin mengatakan “karena kealpaannya berbuat baik”. Sebabnya tidak mungkin menyatakan demikian karena dalam istilah kealpaan itu sendiri sudah terkandung makna kekeliruhan. Kesengajaan dan kealpaan pada dasarnya sama, sama dalam arti di dalam lapangan hukum pidana, kealpaan itu mempunyai pengertian yang khusus. Menurut Noyon-Langemeyer: “kealpaan adalah suatu struktur yang sangat susah diartikan. Dia mengandung dalam satu pihak kekeliruhan dalam perbuatan lahir dan menunjuk kepada keadaan batin yang tertentu, dan dilain pihak keadaan batinnya itu sendiri”.

Selanjutnya dikatakan, jika dimengerti demikian, maka culpa mencakup semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan berupa kesengajaan. Beda kesengajaan daripada kealpaan ialah bahwa dalam kesengajaan ada sifat yang positif yaitu adanya kehendak dan penyetujuan yang disadari daripada bagian-bagian delik yang

meliputi oleh kesengajaan, sedang sifat positif ini tidak ada dalam kealpaan. Oleh karena itu dapat dimengerti, bahwa dipakai istilah yang sama untuk kesalahan dalam arti yang luas dan kesalahan dalam arti yang sempit, meskipun ini tidak praktis.

Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau isinya ke alpaan itu. Sebagaimana halnya dengan kesengajaan mengenai kealpaan ini juga diterangkan dalam KUHP tentang artinya. Karena itu maka kita harus melihat pada teori atau ilmu pengetahuan untuk memberi pengertiannya ini. Bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat yaitu:

1. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
2. Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Mengenai hal penduga-duga yang perlu menurut hukum ini ada dua kemungkinan, yaitu:

1. Seseorang berfikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudian ternyata tidak benar.
2. Seseorang sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya.

Dalam hal yang pertama kekeliruhan terletak pada salah fikir atau pandang, yang seharusnya dihindari. Dalam hal kedua terletak pada tidak mempunyai fikiran sama sekali bahwa akibat mungkin akan timbul, hal mana adalah sikap yang berbahaya. Contoh dari kemungkinan pertama adalah mengenai sepeda motor dengan kecepatan tinggi melalui jalan yang ramai, karena dia percaya pandai menyetir motor dan yakin tidak akan nabrak, tapi kemudian dia menabrak

seseorang. Seharusnya perbuatan itu dihindari olehnya, karena kurang berhati-hatinya tabrakan tersebut tidak terelakan. Dengan pengertian contoh diatas, maka diletakan hubungan antara batin terdakwa dengan akibat yang timbul karena perbuatannya tadi. Hubungan ini seharusnya tidak perlu ada dalam psyche seseorang, karena kita menganut ajaran kesalahan yang normatif, tidak lagi secara psychologis, maka yang menentukan ialah apakah hubungan itu dipernilai ada atau tidak ada. Hubungan batin ini diperlukan untuk dapat mempertanggung jawabkan terhadap timbulnya akibat yang dilarang.

Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan. Misalnya KUHP Pasal 359: "karena salahnya menyebabkan matinya orang lain, mati orang disini tidak dimaksud sama sekali oleh pelaku, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya pelaku tersebut.

Sedangkan KUHP Pasal 360 ayat (1) karena salahnya menyebabkan orang luka berat, disini luka berat mempunyai artian suatu penyakit atau luka yang tak boleh diharap akan sembuh lagi dengan sempurna atau dapat mendatangkan bahaya maut, dan ayat (2) menjelaskan karena salahnya menyebabkan orang luka sedemikian rupa, yang dimaksud luka ringan adalah luka atau sakit bagaimana besarnya dan dapat sembuh kembali dengan sempurna dan tidak mendatangkan bahaya maut. Mengenai kealpaan ini keterangan resmi dari pihak

pembentuk *Weet Boek Van Straf recht* yang di singkat dengan W.v.S. (Smidt 1-825) adalah sebagai berikut: "pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan wet mengharuskan kehendak seseorang ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kecuali itu keadaan yang dilarang mungkin sebagian besarberbahayanya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan banyak kerugian, sehingga wet harus bertindak pula terhadap mereka yang tidak berhati-hati, yang teledor yang menimbulkan keadaan itu karena kealpaannya. Disini sikap batin orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah menentang larangan-larangan tersebut, dia tidak menghendaki atau menyetujui timbulnya hal terlarang, tetapi kesalahannya, kekelirihannya dalam batin suwaktu ia berbuat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang mengindahkan larangan itu.

**C. Pertimbangan Hakim Atas Kelalaian Pengemudi Yang Mengakibatkan Penumpang Meninggal Dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 299 K/Pid/2018**

Di tingkat peradilan Negeri semua unsur dakwaan terhadap terdakwa telah terpenuhi maka pengadilan memutus terdakwa bersalah dan dipidana dengan pidana penjara selama 6 (enam) bulan. Hal ini karena terdakwa hanya melarang korban untuk tidak duduk di bangku tempel yang mana seharusnya terdakwa dapat memaksa korban untuk pindah atau mungkin terdakwa menyuruh turun korban untuk menghindari hal-hal yang tidak di inginkan.

Hukuman terhadap terdakwa juga didasari atas terdakwa sebelumnya belum

pernah di hukum, terdakwa adalah tulang punggung keluarga terdakwa mengakui perbuatannya serta terdakwa juga sudah berdamai dengan keluarga korban.

Pemeriksaan pada tingkat banding telah diajukan Jaksa Penuntut Umum sesuai ketentuan yang dibenarkan dalam Undang-Undang dalam tingkat banding ini Majelis hakim menilai bahwa putusan pengadilan negeri Padang Sidempuan haruslah diperbaiki dengan amar putusan menerima permintaan banding dari Jaksa Penuntut Umum, menjatuhkan pidana terhadap terdakwa dengan Pidana penjara selama 6 (enam) bulan.

Putusan dalam tingkat banding juga menyatakan terdakwa bersalah melakukan kelalaian dalam mengemudikan mobil yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia sehingga terdakwa di tingkat ini juga dipidana penjara selama 6 (enam bulan).

Selanjutnya terdakwa mengajukan permohonan kasasi terhadap putusan Pengadilan Tinggi Negeri Medan tersebut terhadap alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat alasan kasasi dari Pemohon Kasasi tidak dapat dibenarkan, karena terdakwa adalah seorang pengemudi kendaraan umum yang memiliki kendali penuh atas mobil yang dibawanya tersebut.

Korban yang berpindah duduk ke bangku tempel tanpa berpegangan seharusnya bisa dilarang oleh terdakwa agar kembali duduk di tempat yang seharusnya, jikalau tidak mau maka terdakwa bisa menurunkan korban di jalan karena terdakwa tau gimana kondisi jalan yang akan dilaluinya yang mungkin akan membahayakan nyawa penumpang mobilnya.

Melihat rangkaian proses peradilan tersebut memang kesalahan tidak sepenuhnya di tangan pengemudi karena pada intinya juga korban yang bandel tidak mau di suruh pindah. Akan tetapi seperti yang sudah saya jelaskan diatas kalau supir memiliki kendali penuh atas mobilnya yang mana jika memang membahayakan pengemudi dapat menurunkan penumpang sebelum kecelakaan terjadi, karena bagaimanapun juga mobil yang dibawa terdakwa menjadi tanggung jawab terdakwa jika terjadi sesuatu terhadap penumpangnya.

### III. Kesimpulan

#### A. Kesimpulan

1. Penerapan hukum pidana atas kelalaian pengemudi yang mengakibatkan meninggalnya penumpang dapat ditemukan pasal-pasal yang menyangkut kelalaian. KUHP Pasal 359: Barangsiapa karena kesalahannya (kelalaiannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun. Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian daripadanya ditentukan bahwa di samping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan.
2. Pertanggungjawaban pengemudi kendaraan umum yang atas kelalaiannya mengakibatkan meninggalnya penumpang dalam Pasal 359 KUHP dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan kematian, ancaman pidananya sebagaimana yang

diatur dalam Pasal 359 KUHP. UULLAJ memuat ketentuan-ketentuan pidana yang tinggi, diantaranya pasal yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian adalah Pasal 310 ayat (3) KUHP yang berisi pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah.

3. Pertimbangan hakim atas kelalaian pengemudi yang mengakibatkan penumpang meninggal dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 299 K/Pid/2018, putusan *Judex Facti* dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi tersebut dinyatakan ditolak dengan perbaikan. Bahwa dengan demikian putusan Pengadilan Tinggi Medan Nomor 722/PID.SUS/2017/PT MDN tanggal 7 Desember 2017 yang memperbaiki Putusan Pengadilan Negeri Padangsidimpuan Nomor 307/Pid.Sus/2017/PN Psp tanggal 4 September 2017 harus diperbaiki mengenai lamanya pidana penjara. Menyatakan Terdakwa Abu Sammah Batubara telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “mengemudikan kendaraan bermotor karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa oleh karena itu dengan pidana penjara selama 6 (enam) bulan.

## B. Saran

1. Diharapkan pengemudi memahami aturan keselamatan berkendara terutama jika mengangkut penumpang yang mana harus mengutamakan keselamatan penumpang dari kecepatan.
2. Diharapkan pertanggungjawaban yang melakukan kelalaian tidak hanya sebatas pidana sanksi dan denda sehingga dapat menghasilkan keselamatan penumpang.
3. Diharapkan pertimbangan hakim dalam memberi putusan terhadap pengemudi yang melakukan kelalaian dapat memberikan efek jera yang membuat pengemudi selalu waspada.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Achmad Ali,, Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum, Jakarta, PT Yarsif Watampone, Jakarta, 2003
- Bambang Poernomo, Asas-Asas Hukum Pidana, : Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002
- Departemen Pendidikan Nasional, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: PN. Balai Pustaka, 2008)
- Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari dan Memahami Hukum*, Laskbang Pressindo, Yogyakarta, 2010
- E. Suherman, *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, (Yogyakarta : Liberty, 2010)
- Emma Nurita. 2014, *Cybernotary Pemahaman Awal dan Konsep Pemikiran*. Jakarta, Refika Aditama
- Empat Undang-Undang Transportasi*, FOKUSMEDIA, Bandung, 2009
- Farouk Muhammad, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta, 2002

- Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, 2005.
- Hidayat Tapran, *Pengetahuan Dasar Berlalu Lintas*, PT Jepe Media Utama Surabaya, 2010
- H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Rineka Cipta, 2001
- Jimlly Asshiddigie, *Teori Hukum Hens Kelsen*, Komisi Yudisial, Jakarta, 2006
- Lawrence W. Friedman, diterjemahkan dari buku aslinya *Legal Theory* oleh Muhammad Arifin, disunting oleh Ahcmad Nasir Budiman, dan Sulaiman Saqib, 2000, *Teori dan Filsafat Hukum : Idealisme Filosofis dan Problema Keadilan*, Rajawali Pers, Jakarta
- Lilik Rasyidi dan Ira Thania Rasyidi, *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*, PT. Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2004
- Mariam Budiarto, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, PT. Gramedia Indonesia, Jakarta, 2007
- Noeng Muhadjir, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Yogyakarta : Rakesarasin, 1996).
- Papalia, D. E., Old, S. W., Feldman, & R. D. (2008). *Human Development* (terjemahan A. K. Anwar). Jakarta: Prenada Media Group
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Prenada Kencana Media Group, Jakarta, 2008
- Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia*, Bina Ilmu, Surabaya, 2002
- Pontang Moerad, *Pembentukan Hukum Melalui Putusan Pengadilan Dalam Perkara Pidana*, Alumni, Bandung, 2005
- Ridwan H.R., *Hukum Administrasi Negara*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006
- Romli Atmasasmita, 2012, *Teori Hukum Integratif, Rekonstruksi Terhadap Teori Hukum Pembangunan dan Teori Hukum Progresif*, Yogyakarta, Genta Publishing
- Satochid Kartanegara, *Hukum Pidana I, Kumpulan Kuliah*, Balai Lektor Mahasiswa, Tanpa Tahun
- Selly Masdalia Pertiwi, *Tesis: Tanggung Jawab Notaris Terhadap Akta Otentik Yang Berakibat Batal Demi Hukum Pada Sat Berakhir Masa Jabatannya*, Program Studi Kenotariatan Pascasarjana Universitas Udayana Denpasar, 2014
- Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat Jalan dan Kereta Api*, (Jakarta : Universitas Trisakti, 2009)
- Soerjono Soekanto, *Kegunaan Sosiologi hukum Bagi Kalangan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991
- Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, 2001
- W. Sommermeijer, *Tanggung Jawab Hukum*, Pusat Studi Hukum Universitas Parahyangan, Bandung, 2002
- Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana*,: Refika Aditama, Bandung, 2003

## B. Peraturan Perundang-Undangan

Undang – Undang Dasar 1945

Kitab Undang – Undang Hukum Pidana

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## C. Internet

<http://fandimin.blogspot.com/2011/09/5-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.html> Diakses 9 Maret 2021 Pukul 15.12 WIB

<http://fandimin.blogspot.com>. Diakses 9 Maret 2021 Pukul 15.17 WIB-penyebab-mobil-mengalami-kecelakaan.

<http://www.anneahira.com/kecelakaan-lalu-lintas.htm> diakses pada 9 Maret 2021 Pukul 15.12 WIB