

**KEBIJAKAN HUKUM DALAM UPAYA PENANGGULANGAN
TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG
MENGAKIBATKAN MATINYA KORBAN**
(Studi Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan)

TESIS

OLEH

DAHNIAL SARAGIH
NPM. 191803043



**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2021**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 16/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)16/12/21

**KEBIJAKAN HUKUM DALAM UPAYA PENANGGULANGAN
TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG
MENGAKIBATKAN MATINYA KORBAN**
(Studi Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan)

TESIS

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Hukum pada
Pascasarjana Universitas Medan Area



DAHNIAL SARAGIH
NPM. 191803043

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2021**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 16/12/21

Access From (repository.uma.ac.id)16/12/21

UNIVERSITAS MEDAN AREA MAGISTER ILMU HUKUM

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul : Kebijakan Hukum dalam Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Matinya Korban (Studi Sat Lintas Polres Humbang Hasundutan)
Nama : Dahnial Saragih
NPM : 191803043

Pembimbing I

Pembimbing II

Menyetujui


Dr. Taufik Siregar., SH., M.Hum


Dr. Rizkan Zulyadi., SH., MH

Ketua Program Studi
Magister Hukum

Direktur


Dr. M. Citra Ramadhan., SH., MH


Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS

Telah diuji pada Tanggal 22 September 2021

N a m a : Dahnial Saragih

N P M : 191803043



Panitia Penguji Tesis :

Ketua : Dr. Isnaini., SH., M.Hum

Sekretaris : Dr. M. Citra Ramadhan., SH., MH

Pembimbing I : Dr. Taufik Siregar., SH., M.Hum

Pembimbing II : Dr. Rizkan Zulyadi., SH., MH

Penguji Tamu : Dr. Wenggedes Frensh., SH., MH

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

N a m a : Dahnial Saragih

N P M : 191803043

Judul : Kebijakan Hukum dalam Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Matinya Korban (Studi Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan)

Dengan ini menyatakan hal-hal berikut :

1. Bahwa tesis yang saya tulis ini bukan merupakan jiplakan dari tesis karya ilmiah orang lain.
2. Apabila terbukti dikemudian hari ternyata tesis ini adalah jiplakan, maka segala akibat hukum yang timbul akan menjadi tanggungjawab saya sepenuhnya.

Dengan pernyataan ini saya perbuat dengan sebenarnya secara sehat tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Medan, 22 September 2021

Yang menyatakan,



Dahnial Saragih
NPM. 191803043

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dahnial Saragih
NPM : 191803043
Program Studi : MAGISTER ILMU HUKUM
Fakultas : PASCASARJANA
Jenis karya : Tesis

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul Kebijakan Hukum dalam Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Matinya Korban (Studi Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan), beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir/skripsi/tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan
Pada tanggal : Nopember 2021
Yang menyatakan



(Dahnial Saragih)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

I. Data Pribadi

Nama : DAHNIAL SARAGIH
Tempat/Tgl. Lahir : Tebing Tinggi / 16 Juni 1975
Agama : Islam
Pekerjaan : Polri
Jabatan : Kasat Lantas Polres Humbahas
No. HP : 082361142222

II. Pendidikan Formal

1. SD NEGERI 2 Tebingtinggi : Tamat Tahun 1988
2. SMP NEGERI 6 Tebingtinggi : Tamat Tahun 1991
3. STM YPD Tebingtinggi : Tamat Tahun 1994
4. S1 Universitas Darmawangsa : Tamat Tahun 2012

ABSTRAK

KEBIJAKAN HUKUM DALAM UPAYA PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN MATINYA KORBAN (Studi Sat Lintas Polres Humbang Hasundutan)

Nama : Dahnial Saragih
NPM : 191803043
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Pembimbing I : Dr. Taufik Siregar, SH, M.Hum
Pembimbing II : Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara lain disebabkan oleh kelelahan, kelengahan, kekurangan hati-hatian, dan kelalaian 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. Akibat hukum dari kecelakaan lalu lintas adalah adanya pidana bagi si pembuat atau penyebab terjadinya peristiwa itu dan dapat pula disertai tuntutan perdata atas kerugian material yang ditimbulkan. Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana Aturan Hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban, bagaimana pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lintas Polres Humbang Hasundutan dan bagaimana kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lintas Polres Humbang Hasundutan. Metode penelitian yaitu dengan menggunakan jenis penelitian hukum yuridis normatif atau doktriner yang juga disebut sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, yang memiliki sifat deskriptif analisis. Menggunakan teknik penelitian kepustakaan (*Library Research*): yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari serta menganalisa konsep-konsep, teori-teori pendapat-pendapat atau penemuan-penemuan serta ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum. Wawancara merupakan percakapan antara dua orang atau lebih dan berlangsung antara sumber dan pewawancara. Kemudian dianalisis secara kualitatif mendapatkan jawaban dalam permasalahan yang dikaji. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban diatur secara khusus pada Pasal 310 ayat 1 sampai 4 dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lintas Polres Humbang Hasundutan sesuai Pasal 310 ayat (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). Kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lintas Polres Humbang Hasundutan dilakukan secara Penal dengan mengupayakan perdamaian bagi para pihak dan upaya non penal yaitu upaya preventif adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, Upaya represif (penanggulangan), berupa penindakan terhadap setiap bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: Kebijakan Hukum, Kecelakaan Lalu Lintas, Matinya Korban

ABSTRACT

LEGAL POLICY IN THE EFFORT TO MANAGE CRIMINAL ACTS OF TRAFFIC ACCIDENTS THAT CAUSE THE DEATH OF THE VICTIMS

(Study of Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan)

Name : Dahnial Saragih
NPM : 191803043
Study Program : Master of Law Science
Advisor I : Dr. Marlina, SH, M.Hum
Advisor II : Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH

Traffic accidents that occur among others are caused by fatigue, carelessness, lack of caution, and negligence experienced by drivers. It is not excessive that all traffic accidents involving private vehicles and public vehicles are caused by drivers, pedestrians, vehicles, facilities and infrastructure, officers / law enforcement in road traffic. The legal consequences of a traffic accident are criminal penalties for the creator or the cause of the incident and can also be accompanied by civil claims for material losses caused. The problem in this research is how the rule of law against the perpetrators of criminal acts of traffic accidents that resulted in the death of the victim, how the responsibility of the perpetrators of the crime of traffic accidents that resulted in the death of the victim at the Humbang Hasundutan Police Sat traffic that resulted in the death of the victim at the Humbang Hasundutan Sat Lantas Police. The research method is by using a normative or doctrinal juridical legal research type which is also referred to as library research or document study, which has a descriptive analysis nature. Using library research techniques: namely by collecting and studying and analyzing concepts, theories, opinions or findings and statutory provisions relating to law. An interview is a conversation between two or more people and takes place between the source and the interviewer. Then analyzed qualitatively to get answers to the problems studied. The results of the study show that the rule of law against the perpetrators of traffic accidents that result in the death of the victim is specifically regulated in Article 310 paragraphs 1 to 4 in Law no. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. The responsibility of the perpetrators of traffic accidents resulting in the death of the victim at the Humbang Hasundutan Police Traffic Unit in accordance with Article 310 paragraph (4) Everyone who drives a motorized vehicle which due to negligence causes a traffic accident resulting in the death of another person shall be punished with imprisonment for a maximum of 6 (six) years and/or a maximum fine of Rp. 12,000,000.00 (twelve million rupiah). Legal policy in an effort to overcome traffic accidents that resulted in the death of victims at the Humbang Hasundutan Police Traffic Unit is carried out in a penal manner by seeking peace for the parties and non-penal efforts, namely preventive efforts are efforts aimed at preventing traffic accidents, Repressive efforts (countermeasures), in the form of taking action against any form of violation of traffic accident cases.

Keywords: *Legal Policy, Traffic Accident, Death of the Victim*

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah menciptakan dan menguasai langit dan bumi dengan sempurna, dan hanya kepada NYA jualah hamba menyerahkan diri, serta atas rahmat dan karunia NYA yang diberikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penulisan Tesis dengan judul **“Kebijakan Hukum Dalam Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban (Studi Sat Lintas Polres Humbang Hasundutan)”**.

Pembuatan tesis ini adalah sebagai suatu persyaratan untuk kelak memperoleh gelar sarjana magister ilmu Hukum pada Program Magister Hukum Pasca Sarjana Universitas Medan Area. Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih jauh dari sempurna, hal ini mengingat keterbatasan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun diharapkan untuk dapat menyempurnakan tesis ini.

Selanjutnya Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah berjasa membantu dan memotivasi penulis untuk penyelesaian penelitian tesis ini, terutama kepada:

1. Bapak **Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc** selaku Rektor Universitas Medan Area;
2. Ibu **Prof. Dr. Ir. Hj. Retna Astuti K., MS.** selaku Direktur Program Pascasarjana Universitas Medan Area;
3. Bapak **Dr. M. Citra Ramadhan, SH, MH,** selaku ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum, Program Pascasarjana Universitas Medan Area,

sekaligus Penguji Penulis.

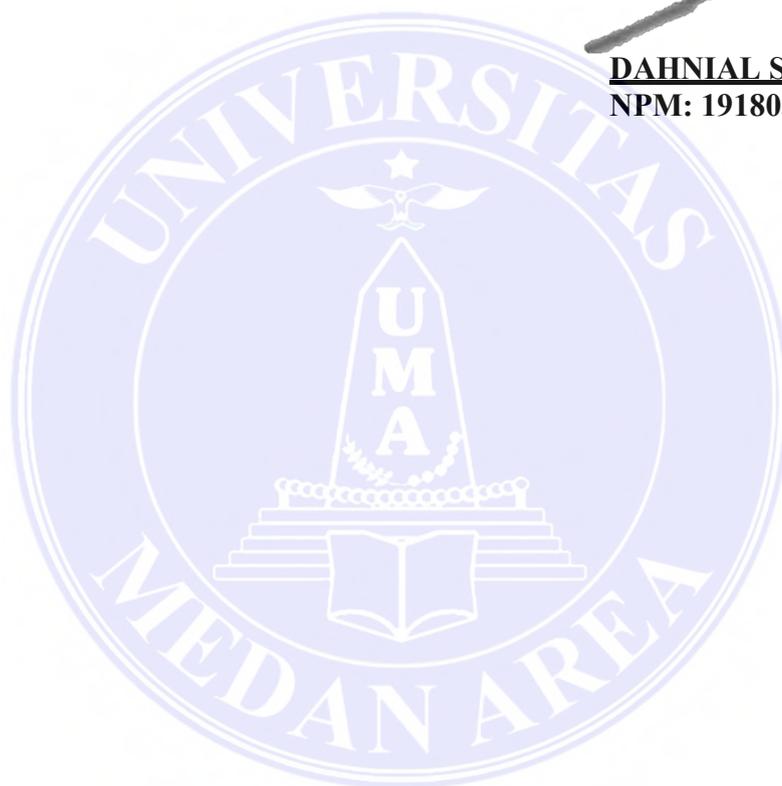
4. Bapak **Dr. Taufik Siregar, SH, M.Hum** selaku Dosen Pembimbing I Penulis,
5. Bapak **Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH**, selaku Dosen Pembimbing II Penulis,
6. Terima kasih yang tak terhingga kepada **Ayahanda Alm. Zulkifli Saragih** dan **Ibunda Hj. Nuraini Nasution**, yang telah membesarkan, mendidik, menyayangi dan selalu mendoakan penulis semasa hidupnya agar menjadi sukses.
7. Terima kasih yang tak terhingga kepada istri tercinta **Rohana Kombih** dan anak saya tercinta **Putri Chintya Andani Saragih** dan **Saskia Ayu Andani Saragih** atas kasih sayang, pengertian dan dorongan semangat yang begitu besar kepada penulis,
8. Terima kasih kepada Bapak Jenderal Polisi Drs. Listyo Sigit Prabowo, M.Si yang mendukung semua anggota polisi untuk melanjutkan pendidikan kejenjang yang tinggi agar menjadi lebih baik,
9. Terima kasih kepada Bapak Kanit Laka Polres Humbang Hasundutan Yusril Simanjuntak yang mendukung kemajuan pendidikan para anggotanya.
10. Seluruh Staf Pengajar/Dosen dan Karyawan Program Pascasarjana Magister Ilmu Hukum Universitas Medan Area yang telah banyak memberikan bantuan dan jasa dalam penyelesaian tesis ini.
11. Seluruh rekan-rekan penulis pada Program Pascasarjana Ilmu Hukum Universitas Medan Area, yang juga telah menyumbangkan pemikirannya dalam rangka penyelesaian penelitian ini.

Penulis menyadari Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, semoga penulisan Tesis ini memberikan manfaat kepada ilmu pengetahuan khususnya dalam ilmu hukum serta memberikan manfaat kepada kita semua.

Medan, 22 September 2021

Penulis


DAHNIAL SARAGIH
NPM: 191803043



DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN PERSETUJUAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

ABSTRAK i

ABSTRACT ii

KATA PENGANTAR iii

DAFTAR ISI vi

BAB I PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Perumusan Masalah 15

C. Tujuan Penelitian 15

D. Manfaat Penelitian 16

E. Keaslian Penelitian 17

F. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep 18

1. Kerangka Teori 18

2. Kerangka Konsep 24

G. Metode Penelitian 25

1. Spesifikasi Penelitian 25

2. Metode Pendekatan 26

3. Alat Pengumpulan Data 27

4. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data 28

5. Analisis Data 29

BAB II ATURAN HUKUM TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN MATINYA KORBAN 30

A. Aturan Hukum Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 30

B.	Aturan Hukum Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	34
C.	Aturan Hukum Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban Menurut Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	40
BAB III	PERTANGGUNGJAWABAN PELAKU TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN MATINYA KORBAN DI SAT.LANTAS POLRES HUMBANG HASUNDUTAN.....	47
A.	Pengertian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas	47
B.	Pengertian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas ecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban	51
C.	Sanksi dan Hukuman Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban.....	64
BAB IV	KEBIJAKAN HUKUM DALAM UPAYA PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN MATINYA KORBAN DI SAT LANTAS POLRES HUMBANG HASUNDUTAN	74
A.	Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban	74
1.	Upaya Penal	74
2.	Upaya Non Penal	82
B.	Hambatan Dalam Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban	94
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	99
A.	Kesimpulan	99
B.	Saran	100

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan sangat 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 tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan Angkutan Jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Sejarah Lalu lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa Pemerintahan Belanda sampai pada era reformasi pada saat ini.¹ Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman dibarengi dengan berbagai kemajuan di Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat.

Indonesia menempati peringkat ke 5 di dunia sebagai negara dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi. Sebagai pemakai jalan raya, kurangnya

¹ Al. Mahdi, 2013, *Perdamaian Dalam Tindak Pidana Lalu lintas*, Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala, hlm.45

disiplin merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas.² Kebiasaan rupanya sudah mempengaruhi masyarakat bahwa orang baru merasa melanggar peraturan lalu lintas si pelanggar itu tertangkap oleh petugas. Berbicara tentang masalah lalu lintas memang sedikit menimbulkan pro dan kontra bukan saja karena permasalahan remeh dan klasik sehingga timbul satu sikap apatis (ketidakpedulian). Namun hal itu sebenarnya kurang beralasan karena kenyataan tidak sedikit kejahatan yang kemudian berimplikasi dan berakumulasi menjadi suatu tindak pidana yang cukup menyita perhatian publik yang berawal dari permasalahan (pelanggaran) lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas yang banyak dilakukan oleh pengguna kendaraan bermotor antara lain mengemudi kendaraan bermotor tanpa dilengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor, atau pun tidak memiliki surat izin mengemudi, melanggar ketentuan rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm standar bagi pengendara sepeda motor, mengemudikan kendaraan bermotor dengan kecepatan yang melampaui batas dan lain sebagainya. Hal ini membuktikan bahwa masyarakat kita masih kurang kasadaran hukumnya, padahal aturan-aturan tersebut dibuat demi keamanan dan kenyamanan dan keselamatan masyarakat pada umumnya dan khususnya pengendara kendaraan bermotor.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara lain disebabkan oleh kelelahan, kelengahan, kekurangan hati-hatian, dan kelalaian yang dialami pengemudi. Tidak berlebihan semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum disebabkan oleh faktor pengemudi, pejalan kaki,

² Ryan Manggal, 2015, *Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam*, Jurnal Karya Teknik Sipil, Volume 4, Nomor 4, hlm. 463

kendaraan, sarana dan prasarana, petugas / penegak hukum dalam lalu lintas jalan. Faktor kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi dikarenakan *human erro* (faktor manusia).³

Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang undang yang baru.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dibentuk mempunyai tujuan agar terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional serta terwujudnya etika dalam berlalu lintas dan terwujudnya penegak hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Dengan adanya Undang-Undang yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan ini dapat menyeimbangkan antara peranan transportasi saat ini dengan adanya permasalahan mengenai transportasi tersebut.

Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyebutkan bahwa 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.⁴

³ Ali Sodikin, 2007, *Restorative Justice dalam Tindak Pidana Pembunuhan*, Alumni, Bandung, hlm.64

⁴ Pasal 1 Angka 24 Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Perkara kecelakaan merupakan bagian dari tindak pidana kealpaan yang disebutkan dalam Pasal 359 KUHPidana (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana). Dalam Pasal 359 KUHPidana (Kitab Undang-Undang Hukum Pidana) ditegaskan dengan dua cara bahwa kematian orang lain adalah akibat dari kelalaian pembuat, yaitu dengan tidak menyebutkan pembuat tetapi kesalahannya (kealpaannya). Dalam situasi pengendara kenadara bermotor, salah berbuat dan tidak berbuat seakan-akan menjadi satu perbuatan⁵.

Akibat hukum dari kecelakaan lalu lintas adalah adanya pidana bagi si pembuat atau penyebab terjadinya peristiwa itu dan dapat pula disertai tuntutan perdata atas kerugian material yang ditimbulkan. Sebagaimana dinyatakan oleh Andi Hamzah, bahwa “Dalam berbagai macam kesalahan, di mana orang yang berbuat salah menimbulkan kerugian pada orang lain, maka ia harus membayar ganti kerugian”.⁶ Hukum sebagai konfigurasi peradaban manusia berjalan seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan masyarakat sebagai komunitas dimana manusia tumbuh dan berkembang pula. Namun belakangan ini, terjadi berbagai distorsi perubahan dalam masyarakat Indonesia yang kemudian dikenal sebagai krisis moral.⁷

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara. Oleh karena itu dalam penyelenggaraan berlalu lintas

⁵ Ali M. Hatta, 2012, *Peradilan Sederhana Cepat & Biaya Ringan*, Anggota IKAPI, Bandung, hlm. 29

⁶ Andi Hamzah, 2009, *Kejahatan Terhadap Nyawa*, PT. Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 78

⁷ Andi Hamzah, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, PT. Rineka Cipta, Jakarta. hlm. 45

ada beberapa faktor utama yang harus diperhatikan, yaitu:⁸ keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap penggunaan jalan, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan.

Kurangnya sosialisasi kepada masyarakat menjadi salah satu dari sekian banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut sehingga masyarakat tidak mengetahui berbagai ketentuan dalam peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas termasuk mengenai rambu-rambu lalu lintas selain itu hal ini juga dikarenakan adanya faktor kesengajaan yang disebabkan kurangnya kesadaran para pengendara dalam menaati berbagai peraturan lalu lintas jalan.

Permasalahan di bidang lalu lintas disebabkan oleh masyarakat yang kurang peduli terhadap terciptanya ketertiban berlalu lintas dan kurang paham mekanisme penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang secara sadar maupun tidak sadar kurang melakukan pengawasan kepada setiap kendaraan bermotor yang menyalahi aturan dan tidak mempunyai dokumen yang lengkap sehingga layak untuk beredar di jalan raya. Banyak sekali dijumpai permasalahan

⁸ Al. Mahdi, *Op Cit.* hlm.47

yang berkaitan dengan pelanggaran hukum, mulai dari yang ringan hingga yang berat.⁹

Pelanggaran ringan yang kerap terjadi dalam permasalahan lalu lintas adalah seperti tidak memakai helm, menerobos lampu merah, tidak memiliki SIM atau STNK, tidak menghidupkan lampu pada siang hari, dan bonceng tiga dianggap sudah membudaya di kalangan masyarakat dan anak-anak sekolah. Pelanggaran lalu lintas seperti itu dianggap sudah menjadi kebiasaan bagi masyarakat pengguna jalan, sehingga tiap kali dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya oleh pihak yang berwenang, maka tidak sedikit yang terjaring kasus pelanggaran lalu lintas dan tidak jarang juga karena pelanggaran tersebut kerap menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Sebagai contoh kasus kecelakaan lalu lintas dapat dilihat pada kasus Apriani Susanti, perempuan berusia 29 (dua puluh sembilan) tahun ini menewaskan 9 (sembilan) orang di daerah Tugu Tani, Jakarta. Dalam kasus ini Apriyani yang saat ini sudah diputus melalui Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No. 665/Pid.B/2012/PN.JKT.PST., tanggal 29 Agustus 2012, pernah didakwakan dengan Pasal 338 KUHP tentang Pembunuhan dengan ancaman 15 (lima belas) tahun penjara. Apriyani juga dijerat dengan Pasal 310 dan Pasal 311 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ancaman hukuman maksimalnya 12 (dua belas) tahun. Untuk kasus penyalahgunaan narkotikanya, Apriyani bersama ketiga temannya dijerat dengan Pasal 112 Jo. Pasal 132 Subsider Pasal 127 Undang-Undang No. 35 Tahun 2009

⁹Wirjono Prodjodikoro, 2013, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, hlm. 20

tentang Narkotika dengan ancaman hukumannya 4 (empat) tahun, juga telah diputus melalui Putusan Pengadilan Tinggi DKI Jakarta No. 47/Pid/2013/PT.DKI, tanggal 3 April 2013. Berhati-hati juga tidaklah cukup menghindari kecelakaan, faktor kondisi sangatlah diutamakan dalam mengendarai kendaraan dan juga kesadaran hukum berlalu lintas harus dipatuhi sebagaimana mestinya.¹⁰

Dari bermacam banyak kejadian kecelakaan dapat diambil garis besar bahwa faktor pengaruh obat-obatan terlarang, kelelahan dan kurang kehati-hatian 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.¹¹ 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 di antara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati.¹² Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila di antara pengguna jalan mematuhi peraturan yang diatur di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 105 dan Pasal 106, menyebutkan bahwa: Dimana penggunaan

¹⁰ Harian Tribun, "Jalani Sidang Pertama, Afriyani Takut Dihakimi Masyarakat", Diakses Sabtu 28 November 2020 Pukul. 16.00 Wib

¹¹ Marye Agung Kusmagi, 2010, *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, Cetakan I: Raih Asa Sukses, Jakarta, hlm. 11-13

¹² JB. Suharjo, 2012, *Gaya Hidup dan Penyakit Modern*, Cetakan V, Kanisius, Yogyakarta, hlm. 182-183

jalan tersebut di atur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 105:

“Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan”.

Pasal 106:

- (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 laik jalan;
- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau 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 penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.
- (5) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. Tanda bukti lain yang sah.
- (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan;
- (7) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia;
- (8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia;

- (9) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang”.

Dengan adanya suatu peraturan tersebut di atas, dan apabila masyarakat menerapkannya dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. 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 diatur di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 310, menyatakan bahwa:

- (1) “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan 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 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 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)”.

Dalam hal kecelakaan lalu lintas ada 2 (dua) hal yang dapat dilihat untuk dibahas dalam penelitian ini, yaitu: sanksi kesengajaan dan sanksi kelalaian.

Kedua sanksi tersebut adalah resiko bagi pengendara yang dapat memicu

kecelakaan lalu lintas. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan, sanksi bagi pengendara lalai menyebabkan kematian orang lain dapat dijera dengan pidana penjara hingga maksimal 12 (dua belas) tahun atau sanksi denda maksimal Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah). Menurut uraian Pasal 310 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain terluka atau meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam ketentuan tersebut di atas. Meskipun Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diterapkan tetapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan masih tetap terjadi.

Dengan banyaknya kasus kecelakaan di jalan raya setidaknya dapat menggambarkan cerminan masyarakat betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara sepeda motor. Pasal 310 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah khusus sanksi bagi pengemudi yang lalai.¹³ Dalam berlalu lintas juga dikenal dengan adanya kesengajaan dan kelalaian. Kebanyakan rumusan tindak pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan *opzet* merupakan salah satu unsur yang terpenting. Kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila di dalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan *opzettelijk*, maka unsur dengan Karena masih banyak orang-orang yang mengemudi tidak tertib dan taat pada rambu-rambu lalu lintas.

¹³ Adi Sulistiono, 2016, *Benang Kusut Lalu Lintas*, Pensil, Jakarta, hlm. 13

Mengendarai kendaraan secara kurang hati-hati dan melebihi kecepatan maksimal, tampaknya merupakan suatu perilaku yang bersifat kurang matang. Walau demikian, kebanyakan pengemudi menyadari akan bahaya yang dihadapi apabila mengendarai kendaraan dengan melebihi kecepatan maksimal tersebut. Akan tetapi di dalam kenyataannya tidak sedikit pengemudi yang melakukan hal itu, khususnya anak sekolah sehingga dalam pelanggaran lalu lintas tersebut tidak sedikit yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Peraturan perundang-undangan yang mengatur masalah lalu lintas dan angkutan jalan raya tidaklah sepenuhnya sinkron dan ada ketentuan-ketentuan yang sudah tertinggal oleh perkembangan masyarakat. Namun demikian tidaklah berlebih-lebihan untuk mengemukakan beberapa cara penegakan peraturan lalu lintas yang menurut pengalaman akan lebih efisien.

Berkendara dengan menggunakan mobil maupun dengan sepeda motor di kota-kota besar yang memiliki *traffic* lalu lintas super sibuk tentu saja bukan hal yang mudah dan nyaman. Selain direpotkan oleh kemacetan yang semakin hari semakin menjadi-jadi, kita juga sering disuguhi dengan sebagian aksi pengendara “kuda besi” yang masih memiliki tingkat kesadaran keselamatan berkendara yang rendah. Efek ini selain semakin menambah faktor kecelakaan lalu lintas, juga akan memunculkan efek domino yang semakin hari dianggap sebagai kebiasaan lalu lintas sehari-hari. Bahkan tak jarang, membuat kita menjadi tidak nyaman saat berkendara di jalan raya.¹⁴

¹⁴ Rinto Raharjo, 2014, *Tertib Lalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta, hlm. 5

Mengingat pentingnya ketertiban lalu lintas serta besarnya peran transportasi darat dalam mendukung setiap kegiatan manusia serta kelangsungan hidup manusia maka suasana tertib berlalu lintas sangat diperlukan untuk menciptakan suasana berkendara yang aman, nyaman, dan tertib. Untuk mewujudkan hal tersebut tidak hanya dibutuhkan perangkat aturan lalu lintas yang memadai tapi juga dibutuhkan sikap profesional dari aparat penegak hukum serta semangat untuk menjaga ketertiban dan menghormati hak orang lain dalam berlalu lintas. Dengan demikian dapat diharapkan dapat memberikan suasana tertib berlalu lintas.

Aparat penegak hukum (polisi lalu lintas) berperan sebagai pencegah (*politie toezicht*) dan sebagai penindak (*politie dwang*) dalam fungsi politik. Di samping itu polisi lalu lintas juga melakukan fungsi *regeling* (misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor tertentu untuk melengkapi dengan segitiga pengaman) dan fungsi *bestuur* khususnya dalam hal perizinan atau *begunstiging* (misalnya, mengeluarkan Surat Izin Mengemudi).¹⁵

Kebijakan hukum pidana baik secara *penal* (hukum pidana) maupun *non penal* (kebijakan hukum pidana) dalam hal penanggulangan tindak pidana pencurian dengan modus pecah kaca mobil. Kebijakan untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas termasuk bidang “kebijakan kriminal” (*criminal policy*). Kebijakan kriminal ini pun tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas, yaitu kebijakan sosial (*social policy*) yang

¹⁵ Soerjono Soekanto, 2009, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 58

terdiri dari kebijakan/upaya-upaya untuk perlindungan masyarakat (*social defence policy*).¹⁶

Kebijakan kriminal pada dasarnya terbagi menjadi 2 (dua), yaitu: Pertama, kebijakan pencegahan sebelum terjadinya kejahatan, dan yang kedua kebijakan penegakan hukum (reaktif formal) setelah terjadinya kejahatan. Ranah kebijakan kriminal yang kedua adalah menjadi kewenangan penuh Sistem Peradilan Pidana (SPP). Hanya SPP yang dapat melakukan penyelidikan, penyidikan, dan memberikan pidana terhadap pelaku kejahatan.

Kebijakan kriminal lebih berfokus kepada strategi negara untuk menghindarkan masyarakat dari berbagai macam bentuk kejahatan, yaitu salah satunya menjalankan SPP. Sedangkan kebijakan kriminalisasi merupakan suatu kebijakan dalam menetapkan suatu perbuatan yang semula bukan tindak pidana (tidak dipidana) menjadi suatu tindak pidana (perbuatan yang dapat dipidana). Jadi, pada hakikatnya kebijakan kriminalisasi merupakan bagian dari kebijakan kriminal (*Criminal Policy*) dengan menggunakan sarana hukum pidana (penal), dan oleh karena itu merupakan bagian dari “kebijakan hukum pidana (*penal policy*)” khususnya kebijakan formulasinya.¹⁷ Disini dapat dikatakan bahwa kriminalisasi dimaksudkan proses penetapan suatu perbuatan orang sebagai perbuatan yang dapat dipidana.

Berkembangnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Humbang Hasundutan (Humbahas) sebanyak 147 kasus angka kecelakaan lalu lintas dan 6.079 pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres

¹⁶ Barda Nawawi Arif. 2017. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*. Kencana Prenadamedia Group. Jakarta, hlm. 77

¹⁷ *Ibid* hlm. 90

Humbahas pada tahun 2018-2020. "Polres Humbahas akan menekan angka kecelakaan dengan melaksanakan berbagai kegiatan operasi rutin di lapangan," kata Kasubbag Humas Polres Humbahas, Bripta Syawal B.Lolobako, Selasa. Kecelakaan umumnya diakibatkan kelalaian pengendara dan kurang memperhatikan rambu-rambu lalu lintas. Dihimbau agar pengendara menjadi pelopor berlalu lintas.¹⁸

Untuk menekan lakalantas, melaksanakan giat kibas bendera merah di lokasi rawan laka lantans, melaksanakan penyuluhan di *pool pool* bus angkutan umum agar selalu berhati hati berkendara dan melaksanakan pemasangan spanduk rawan laka di beberapa titik serta kegiatan lainnya. Berdasarkan laporan tahun 2019, sebutnya, terjadi 59 lakalantas dengan korban luka berat 15 orang, luka ringan 19 orang dan meninggal dunia 25 orang. Kerugian material Rp 43 juta. Kemudian, kata Bripta Syawal B. Lolobako, jumlah lakalantas sampai dengan Februari tahun 2020 ditemukan kasus lakalantas 38 kejadian, dengan perincian 10 kasus luka berat, luka ringan 12 kasus dan 16 kasus meninggal dunia. Kerugian material akibat lakalantas Rp 8 juta.¹⁹

Untuk angka jumlah tilang pada tahun 2019 sebanyak 1.312 tilang. Pelanggaran didominasi tidak menggunakan helm, tidak membayar pajak kendaraan dan pengguna kendaraan berbonceng tiga,"jelasnya Ia juga mengimbau kepada seluruh masyarakat pengguna kendaraan melengkapi kendaraan dan mematuhi peraturan lalu lintas. Dan tetap menyertakan Surat Tanda Nomor

¹⁸ Medan Bisnis, Polres Humbahas Tilang Pengendara, https://medanbisnisdaily.com/news/online/read/2020/02/25/101588/polres_humbahas_tilang_1_321_pengendara/ Diakses Sabtu 28 November 2020, Pukul. 17.00 Wib

¹⁹ *Ibid*

Kendaraan (STNK), “Petugas Polres Humbahas terpaksa tetap menindak tegas pengguna kendaraan yang memang tak bisa menunjukkan surat kendaraan dan tidak mematuhi aturan lalu lintas”.

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan penulis diatas, maka penulis tertarik mengambil judul “Kebijakan Hukum Dalam Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban (Studi Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan)”. Untuk mengetahui dan membahas lebih dalam tentang kebijakan tindak pidana dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya orang.

B. Perumusan Masalah

Adapun permasalahan yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana Aturan Hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan?
3. Bagaimana kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan?.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang tersebut di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengkaji dan menganalisis aturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban
2. Untuk mengkaji dan menganalisis pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan.
3. Untuk mengkaji dan menganalisis kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian yang peneliti lakukan ini antara lain :

1. Secara teori

Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian lebih lanjut untuk melahirkan beberapa konsep ilmiah yang pada gilirannya akan memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu hukum kepidanaan khususnya mengenai tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban.

2. Secara praktis

- a. Sebagai pedoman dan masukan bagi semua pihak terutama masyarakat agar lebih berhati-hati agar dalam berkendara agar tidak menyebabkan kecelakaan.
- b. Sebagai bahan informasi semua pihak yang berkaitan dan kalangan akademis untuk menambah wawasan dalam bidang hukum kepidanaan

dalam hal ini dikaitkan dengan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban.

E. Keaslian Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa berdasarkan informasi dan penelusuran kepustakaan di lingkungan Universitas Medan Area dan Sekolah Pasca Sarjana Universitas Medan Area, belum ada penelitian yang dilakukan dengan judul ini. Akan tetapi, ditemukan beberapa judul tesis yang berhubungan dengan topik dalam tesis ini antara lain:

1. Kezia Adelia, Universitas Medan Area dengan judul tesis “Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol”. Pemasalahan yang dibahas:
 - a. Bagaimana faktor penyebab pengemudi sebagai terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas?
 - b. Bagaimana faktor pengendara pengemudi sebagai terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas?
 - c. Bagaimana faktor penyebab lingkungan sebagai terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas?
2. Dina Lusiana, Universitas Sumatera Utara dengan judul tesis “Hubungan Antara Kesengajaan Terhadap Pertanggung Jawaban Pidana Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Seseorang”. Pemasalahan yang dibahas:

- a. Bagaimana hubungan kesengajaan dengan pidanaaan?
- b. Bagaimana unsur kesengajaan dapat diterapkan dalam pidanaaan kecelakaan lalu lintas?
- c. Bagaimana unsur pidanaaan dalam kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian terhadap unsur kesengajaan?

Dari judul penelitian tersebut tidak ada kesamaan dengan penelitian yang di lakukan. Dengan demikian judul “Kebijakan Hukum Dalam Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban (Studi Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan)” belum pernah dilakukan, sehingga keaslian penulisan ini dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

F. Kerangka Teori dan Kerangka Konsep

1. Kerangka Teori

Kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat teori, thesis mengenai suatu kasus atau permasalahan yang menjadi dasar perbandingan, pegangan teoritis.²⁰ Fungsi teori dalam penelitian ini adalah untuk memberikan pedoman/ petunjuk dan meramalkan serta menjelaskan gejala yang diamati.²¹

Kerangka teori merupakan pemikiran atau pendapat, teori, tesis mengenai suatu kasus atau suatu permasalahan yang dapat menjadi bahan perbandingan dan pegangan teoritis, yang dapat menjadi acuan bagi penulis. Teori hukum mengajarkan bahwa hukum harus stabil (*stable*), tetapi dia tidak boleh diam (*still*)

²⁰M. Solly Lubis, 1994, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung, hlm. 80

²¹Lexy Molloeng, 1993, *Metodologi Penelitian Kuantitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, hlm. 35

atau kaku (*rigid*). Sepintas kelihatannya pernyataan tersebut saling bertentangan satu dengan lainnya, tetapi sebenarnya tidak saling bertentangan. Karena demikianlah salah satu *facet* hakiki dari hukum dimana disatu pihak hukum harus mengandung unsur kepastian, dan prediktabilitas, sehingga dia harus tabil. Tetapi dilain pihak hukum haruslah dinamis, sehingga selalu dapat mengikuti dinamika perkembangan kehidupan manusia.²²

Teori berguna untuk menerangkan atau menjelaskan mengapa gejala spesifik atau proses tertentu terjadi dan satu teori harus diuji dengan menghadapkannya pada fakta-fakta yang dapat menunjukkan ketidakbenarannya. Menurut Soerjono Soekanto, bahwa “kontinuitas perkembangan ilmu hukum, selain bergantung pada metodologi, aktivitas penelitian dan imajinasi sosial sangat ditentukan oleh teori.”²³

Teori hukum adalah teori dalam bidang hukum yaitu berfungsi memberikan argumentasi yang meyakinkan bahwa hal-hal yang dijelaskan itu adalah ilmiah, atau paling tidak memberikan gambaran bahwa hal-hal yang dijelaskan itu menurut standart teoritis.²⁴

a. Teori Kebijakan Hukum Pidana

Hukum selalu berkembang mengikuti gerak perubahan yang sering kali disesuaikan dengan zaman, budaya, sosial, politik bahkan berkembangnya suatu lingkungan dalam masyarakat. Hukum selalu mengalami perubahan-perubahan dan pembaharuan yang digunakan untuk menjawab segala tantangan dan tuntutan

²² Munir Fuady, 2013, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*. Prenada Group, Jakarta, hlm. 1

²³ Soerjono Soekanto, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, hlm. 6

²⁴ Juhaya s. Praja, dkk, 2014, *Teori Hukum dan Aplikasinya*, CV. Pustaka Setia. Bandung, hlm. 53

pada modern kini. Pembaharuan tersebut dilakukan dengan tujuan untuk membentuk dan menciptakan hukum yang lebih baik sehingga kesejahteraan masyarakat, ketertiban, keamanan dan kedamaian dapat tercapai.

Pembaharuan hukum pidana juga di latar belakang oleh berbagai aspek kebijakan khususnya kebijakan sosial, kebijakan kriminal dan kebijakan penegakan hukum. Hakikat dari pembaharuan hukum pidana merupakan pendekatan yang berorientasi pada kebijakan (*policy-oriented approach*) dan sekaligus pendekatan yang berorientasi pada nilai (*value-oriented approach*). Hal ini menimbulkan konsekuensi bahwa pembaharuan hukum pidana (*penal reform*) merupakan bagian dari kebijakan politik hukum pidana (*penal policy*).²⁵

Pengertian kebijakan baik dari perspektif hukum administrasi negara, hukum perdata maupun hukum pidana adalah merupakan pengertian dari wilayah abu-abu (*grey area*). Tentunya untuk menentukan parameter kebijakan tersebut dari berbagai perspektif hukum, meskipun dengan segala teknisitas akan mengalami kesulitan tidak terkecuali menyangkut pembedaan.²⁶

Usaha dan kebijakan untuk membuat peraturan hukum pidana yang baik pada hakikatnya tidak dapat dilepaskan dari tujuan penanggulangan kejahatan. Sehingga kebijakan atau politik hukum pidana atau *penal policy* merupakan bagian dari politik kriminal. Dengan kata lain dilihat dari sudut politik kriminal, maka politik hukum pidana identik dengan pengertian kebijakan penanggulangan kejahatan dengan pidana.

²⁵ Barda Nawawi Arief, 2010, *Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*, Prenada Media Group, Jakarta. hlm. 29

²⁶ Marwan Effendy, 2014, *Teori Hukum Murni Dari Perspektif Kebijakan, Perbandingan dan Harmonisasi Hukum Pidana*, Gaung Persada Press Group, Jakarta, hlm. 219

Usaha penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana pada hakikatnya juga merupakan bagian dari usaha penegakan hukum (khususnya penegakan hukum pidana). Oleh karena itu, sering pula dikatakan bahwa politik atau kebijakan hukum pidana merupakan bagian pula dari kebijakan penegakan hukum (*law enforcement*).²⁷

Kebijakan juga lazim disebut diskresi, dalam bahasa Inggris disebut *discretion* merupakan wujud dari suatu keputusan implikasi dari suatu perundang-undangan atau peraturan turunannya, sedangkan kebijaksanaan merupakan keputusan yang bersandar secara implisit kepada diskresi yang dimiliki oleh pejabat berwenang.²⁸

Pengertian *discretion* dalam bahasa Belanda *discretionair* identik dengan *freies ermessen* dalam bahasa Jerman dan *discretionary power* dalam bahasa Inggris merupakan suatu bentuk penyimpangan terhadap asas legalitas. Nata Saputra memaknai diskresi adalah suatu kebebasan yang diberikan kepada alat administrasi, yaitu kebebasan yang pada dasarnya memperkenankan alat administrasi negara mengutamakan keefektifan tercapainya suatu tujuan dari pada berpegang teguh kepada ketentuan hukum.²⁹

b. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Dalam hukum pidana Indonesia dikenal istilah Tiada Hukuman Tanpa Kesalahan (*geen straf zonder schuld*) yang merupakan dasar dari pertanggungjawaban hukum pidana terhadap pelaku tindak pidana. Istilah tiada hukuman tanpa kesalahan tersebut memiliki *ratio* hukum bahwa barang siapa

²⁷ Barda Nawawi Arief, 2010 *Op Cit* hlm. 30

²⁸ Marwan Effendy *Op Cit* hlm. 220

²⁹ *Ibid* hlm. 221

yang melakukan kesalahan di dalam hukum pidana wajib mempertanggungjawabkan kesalahannya tersebut di depan hukum dengan ancaman penjatuhan sanksi pidana terhadap pelaku tindak pidana tersebut. Perkataan “Barang siapa dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) menunjuk kepada subjek pelaku tindak pidana.

Roeslan Saleh menyatakan bahwa:³⁰

“Dalam membicarakan tentang pertanggungjawaban pidana, tidaklah dapat dilepaskan dari satu dua aspek yang harus dilihat dengan pandangan-pandangan falsafah. Satu diantaranya adalah keadilan, sehingga pembicaraan tentang pertanggungjawaban pidana akan memberikan kontur yang lebih jelas. Pertanggung jawaban pidana sebagai soal hukum pidana terjalin dengan keadilan sebagai soal filsafat”.

Pengertian perbuatan pidana tidak termasuk hal pertanggungjawaban. Perbuatan pidana hanya menunjuk pada dilarangnya perbuatan. Apakah orang yang telah melakukan perbuatan itu kemudian juga dipidana tergantung pada soal, apakah dia dalam melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau tidak apabila orang yang melakukan perbuatan pidana itu memang mempunyai kesalahan, maka tentu dia akan dipidana. Tetapi, manakala dia mempunyai kesalahan, walaupun dia telah melakukan perbuatan yang terlarang dan tercela, dia tidak dipidana. Asas yang tidak tertulis: “Tidak dipidana jika tidak ada kesalahan”, merupakan tentu dasar dari pada dipidananya si pembuat.³¹

Pengertian pertanggungjawaban pidana dalam bahasa asing pertanggungjawaban pidana disebut sebagai “*toerekenbaarheid*”, “*criminal responbility*”, “*criminal liability*”. Bahwa pertanggungjawaban pidana

³⁰Roeslan Saleh, 2013, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, hlm. 10

³¹Andi Hamzah, 2013, *Peranan Hukum dan Peradilan*, Bina Aksara, Jakarta. hlm. 5

dimaksudkan untuk menentukan apakah seseorang tersangka/terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana (*crime*) yang terjadi atau tidak. Dengan perkataan lain apakah terdakwa akan dipidana atau dibebaskan. Jika ia dipidana, harus ternyata bahwa tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum dan terdakwa mampu bertanggung jawab. Kemampuan tersebut memperlihatkan kesalahan dari petindak yang berbentuk kesengajaan atau kealpaan. Artinya tindakan tersebut tercela tertuduh menyadari tindakan yang dilakukan tersebut.³²

Pertanggungjawaban pidana adalah suatu perbuatan yang tercela oleh masyarakat yang harus dipertanggungjawabkan pada si pembuatnya atas perbuatan yang dilakukan. Dengan mempertanggungjawabkan perbuatan yang tercela itu pada si pembuatnya, apakah si pembuatnya juga dicela atautkah si pembuatnya tidak dicela. Padahal yang pertama maka si pembuatnya tentu dipidana, sedangkan dalam hal yang kedua si pembuatnya tentu tidak dipidana.³³

Dalam KUHPidana tidaka ada pengertian bertanggung jawab, yang berhubungan dengan itu adalah Pasal 44 KUH Pidana “Barang siapa melakukan perbuatan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya, karena jiwanya cacat dalam tubuhnya atau jiwa yang terganggu karena penyakit”.³⁴

Menurut Roeslan Saleh, beliau mengatakan: “Dalam pengertian perbuatan pidana tidak termasuk hal pertanggungjawaban. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarangnya perbuatan. Apakah orang yang telah melakukan

³²Kanter dan Sianturi, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia dan Penerapannya*. Storia Grafika. Jakarta. hlm. 54

³³Roeslan Saleh *Op Cit* hlm. 76

³⁴Moeljatna, 2015, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta. Jakarta. hlm. 178

perbuatan itu kemudian juga dipidana, tergantung pada soal apakah dia dalam melakukan perbuatan itu memang mempunyai kesalahan atau tidak. Apabila orang yang melakukan perbuatan pidana itu memang mempunyai kesalahan, maka tentu dia akan dipidana".³⁵

2. Kerangka Konsep

Konsep adalah salah satu bagian terpenting dari teori. Konsep diterjemahkan sebagai usaha membawa sesuatu dari abstrak menjadi suatu yang konkrit, yang disebut dengan *operational definition*.³⁶ Pentingnya definisi operasional adalah untuk menghindari perbedaan pengertian atau penafsiran mendua (*dubius*) dari suatu istilah yang dipakai.

Untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini harus didefinisikan beberapa konsep dasar, agar secara operasional diperoleh hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan, yaitu:

- a. Kebijakan hukum pidana merupakan bagian yang terintegral dengan kebijakan sosial, kebijakan penegakan hukum, dan kebijakan kriminal, yang meliputi usaha-usaha rasional dalam menanggulangi kejahatan, untuk mencapai tujuan bangsa, yaitu perlindungan masyarakat dan kesejahteraan masyarakat.³⁷
- b. Hukum adalah peraturan yang berupa norma dan sanksi yang dibuat dengan tujuan untuk mengatur tingkah laku manusia, menjaga ketertiban,

³⁵ Roeslan Saleh *Op Cit* hlm. 78

³⁶ Amiruddin, 2010, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta, hlm. 10

³⁷ Surayin, 2011, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Yrama Widya, Bandung, hlm. 278

keadilan, mencegah terjadinya kekacauan. Hukum memiliki tugas untuk menjamin bahwa adanya kepastian hukum dalam masyarakat.³⁸

- c. Tindak pidana adalah perbuatan yang diancam dengan pidana) adalah suatu *handeling* (tindakan diancam dengan pidana oleh undang-undang) bertentangan dengan hukum (*onrechtmatig*) dilakukan dengan kesalahan (*schuld*) oleh seseorang yang mampu bertanggungjawab.³⁹
- d. Kecelakaan selalu mengandung unsur tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dan menimbulkan rasa heran atau (tercengang terlebih dahulu) maka ini menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan jika tabrakan yang dilakukan dengan sengaja atau direncanakan lebih dahulu itu mengakibatkan orang mati, maka perbuatan itu termasuk pembunuhan.⁴⁰
- e. Lalu lintas dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia “(berjalan) bolak-balik, hilir mudik.⁴¹
- f. Mengakibatkan matinya korban adalah akibat dari suatu tindakan yang terjadi.

G. Metode Penelitian

1. Spesifikasi Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum yaitu penelitian yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka (data sekunder) atau penelitian hukum perpustakaan.⁴²

³⁸ *Ibid* hlm. 449

³⁹ Adami Chazawi 2012, *Kejahatan Terhadap Tubuh dan Nyawa*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 72

⁴⁰ S.Djajoesman, 2016, *Polisi dan Lalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Lembang, hlm. 56

⁴¹ Kamisa, 2013, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Kartika, Surabaya, hlm. 330

Penelitian hukum normatif meliputi:⁴³

- a. Penelitian terhadap asas-asas hukum.
- b. Penelitian terhadap sistematika hukum.
- c. Penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal.
- d. Penelitian perbandingan hukum.
- e. Penelitian sejarah hukum.

Sifat penelitian ini adalah *deskriptif analitis*, maksudnya adalah dari penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran secara rinci dan sistematis tentang permasalahan yang akan diteliti. Analisis dilakukan berdasarkan gambaran, fakta yang diperoleh dan akan dilakukan secara cermat bagaimana menjawab permasalahan dalam menyimpulkan suatu solusi sebagai jawaban dari permasalahan tersebut.⁴⁴

2. Metode Pendekatan

Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang, pendekatan kasus, pendekatan historis, pendekatan komparatif dan pendekatan konseptual.⁴⁵

- a. Pendekatan undang-undang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang ditangani.

⁴² Ediwarman, 2016, *Monograf Metodologi Penelitian Hukum, Panduan Penulisan Skripsi, Tesis dan Disertasi*, PT. Soft Media, Medan, hlm. 21

⁴³*Ibid* hlm. 24

⁴⁴Astri Wijayanti, 2011, *Strategi Penulisan Hukum*, Lubuk Agung, Bandung, hlm. 163.

⁴⁵ Peter Mahmud Marzuki, 2011, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Prenada Media Group, Jakarta, hlm. 133

- b. Pendekatan kasus dilakukan dengan cara melakukan telaah kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.⁴⁶

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah berdasarkan pendekatan berdasarkan kasus yang terjadi tentang tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban, serta pendekatan undang-undang berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

3. Alat Pengumpulan Data

Alat pengumpul data yang digunakan adalah dengan studi kepustakaan atau studi dokumen (*Documentary Study*) dengan mempergunakan sumber hukum data sekunder.

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari penelitian kepustakaan dan dokumen, yang merupakan hasil penelitian dan pengolahan orang lain, yang sudah tersedia dalam bentuk buku-buku atau dokumen yang biasanya disediakan dipergustakaan atau milik pribadi.⁴⁷

Data sekunder dalam penelitian ini terdapat 3 (tiga) bahan hukum, yaitu:

- a. Bahan hukum primer yang berupa norma/peraturan dasar dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang kecelakaan dan lalu lintas jalan.

⁴⁶ *Ibid* hlm. 134

⁴⁷ Hilman Hadikusuma, 2006, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, hlm.65

b. Bahan hukum sekunder.

Merupakan bahan hukum yang bersifat membantu atau menunjang bahan hukum primer dalam penelitian yang akan memperkuat penjelasan di dalamnya. Bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, yang terdiri dari literatur-literatur, buku-buku yang berkaitan dengan tindak pidana kekerasan.

c. Bahan hukum tersier.

Bahan hukum tertier yaitu bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan sekunder seperti kamus umum, kamus hukum, ensiklopedia, dan lain sebagainya.⁴⁸

4. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data

Prosedur pengambilan dan pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara:

- a. Penelitian kepustakaan (*Library Research*) yaitu dengan melakukan penelitian terhadap berbagai sumber bacaan yaitu buku-buku, peraturan undang-undang, majalah hukum, pendapat para sarjana, dan juga bahan-bahan kuliah.
- b. Penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan penelitian kelapangan dengan mengambil kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Satuan Lalu Lintas Polres Humbang Hasundutan untuk dianalisis.

Alat pengumpulan data yang digunakan yaitu:

⁴⁸Nomensen Sinamo, 2010, *Metode Penelitian Hukum dalam Teori dan Praktek*, Jakarta, Bumi Intitama Sejahtera, Hlm. 16

- a. Studi dokumen untuk memperoleh data sekunder, dengan membaca, mempelajari, meneliti, mengidentifikasi, dan menganalisa data primer, sekunder maupun tertier yang berkaitan dengan penelitian ini.⁴⁹
- b. Wawancara yaitu penulis melakukan wawancara terhadap penyidik dan pihak kepolisian di Satuan Lalu Lintas Polres Humbang Hasundutan tentang kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban.

5. Analisis Data

Analisis data merupakan langkah terakhir dalam suatu kegiatan penulisan. Analisis data dilakukan secara kualitatif yaitu penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis, proses dan makna yang lebih diutamakan. Dalam penelitian kualitatif landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta dilapangan.⁵⁰

Data yang diperoleh melalui pengumpulan data sekunder akan dikumpulkan dan kemudian dianalisis dengan cara kualitatif untuk mendapatkan kejelasan terhadap masalah yang akan dibahas. Semua data yang terkumpul diedit, diolah dan disusun secara sistematis untuk selanjutnya disimpulkan dengan menggunakan metode deduktif umum ke khusus yaitu proses penalaran dari satu atau lebih pernyataan umum untuk mencapai kesimpulan.⁵¹

⁴⁹ Bahder Johan Nasution, 2011, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, hlm. 8

⁵⁰ *Ibid* hlm. 16

⁵¹ *Ibid* hlm. 18

BAB II

ATURAN HUKUM TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN MATINYA KORBAN

A. Aturan Hukum Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) ini terdiri dari tiga buku, yaitu Buku I, memuat tentang “Ketentuan-ketentuan Umum” (*Algemene leerstukken*), artinya: Ketentuan-ketentuan untuk semua tindak pidana (perbuatan yang pembuatnya dapat dikenakan hukuman pidana), baik yang disebut dalam Buku II dan Buku III, maupun yang disebut dalam undang-undang lain. Buku II, memuat tentang “Kejahatan”. Buku III, memuat tentang “Pelanggaran”.⁵²

Disamping ini ada ajaran-ajaran atau teori-teori dalam ilmu pengetahuan hukum pidana, yang tidak termuat dalam suatu undang-undang, seperti misalnya mengenai “Kesengajaan” (*Dolus/Opzet*) dan hal “Kelalaian” (*Culpa*), yang diisyatkan dalam berbagai peraturan hukum pidana, termasuk pasal dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) sendiri.⁵³ Adakalanya suatu akibat dari tindak pidana begitu berat serta merugikan kepentingan seseorang, seperti kematian seorang manusia, sehingga dirasakan tidak adil, terutama oleh ahli waris korban, bahwa sipelaku yang dengan kurang berhati-hati menyebabkan orang lain meninggal, tetapi tidak mendapatkan hukuman yang semestinya sebagaimana telah diatur dalam undang-undang.

⁵² R. Soesilo, 2014, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) serta KomentarKomentarnya Lengkap Pasal demi Pasal*, Politeia, Bogor, hlm. 191

⁵³ Wirjono Prodjodikoro, *Op Cit* hlm.3

Dalam praktek tampak, apabila seorang pengemudi kendaraan bermotor menabrak orang yang mengakibatkan korbannya meninggal, banyak orang mengetahui kecelakaan tersebut maka banyak orang mengeroyok sipelaku, sehingga babak belur. Kelalaian ini menimbulkan adanya beberapa “*Culpa Delicten*”, yaitu tindak pidana yang berunsur “*culpa*” atau kurang berhati-hati, tetapi dalam kenyataannya hukuman yang dijatuhkan kepada sipelaku tidak seberat seperti hukuman terhadap “*Doleuze Delicten*”, yaitu tindak pidana yang berunsur kesengajaan.

Ketentuan-ketentuan mengenai kelalaian atau kealpaan yang menyebabkan korbannya meninggal dunia diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Buku kedua tentang kejahatan Bab XXI Pasal 359, yang berbunyi sebagai berikut:⁵⁴

“Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau kurungan paling lama 1 (satu) tahun”.

Adapun Unsur-unsur dari rumusan Pasal 359 KUHPidana tersebut diatas, yaitu:

1) Barang siapa

Yang dimaksud dengan barang siapa adalah untuk menentukan siapa pelaku delik sebagai subjek hukum yang telah melakukan delik tersebut dan memiliki kemampuan mempertanggungjawabkan perbuatannya. Dalam hal ini maksud dari pada subjek hukum yang memiliki kemampuan bertanggungjawab

⁵⁴ Lihat Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

adalah didasarkan kepada keadaan dan kemampuan jiwa dari pelaku yang didakwakan melakukan delik.⁵⁵

2) Karena kelalaian

Dalam unsur ini, bahwa matinya korban merupakan akibat dari kelakuan yang tidak dikehendaki oleh terdakwa (orang yang berbuat). Van Hamel berpendapat, bahwa kealpaan (*culpa*) mengandung 2 (dua) syarat, yaitu:⁵⁶

- a. Tidak mengadakan duga-dugaan sebagaimana diharuskan oleh hukum.
- b. Tidak mengadakan kehati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Simons berpendapat sama dengan Van Hamel yang berpendapat bahwa isi kealpaan adalah tidak adanya penghati-hatian disamping dapat diduga-duganya akan timbul akibat. Kedua syarat diatas menunjukkan bahwa dalam batin terdakwa kurang diperhatikan benda-benda yang dilindungi oleh hukum atau ditinjau dari sudut masyarakat, bahwa dia kurang memperhatikan akan larangan yang berlaku dalam masyarakat. Jadi terhadap unsur ini pelaku tidak merencanakan sama sekali tindakannya tersebut dan tidak memperhitungkannya dengan seksama sehingga terjadi suatu akibat yang tidak dikehendakinya.

3) Menyebabkan matinya orang lain

Dalam perbuatan menghilangkan nyawa (orang lain) terdapat 3 (tiga) syarat yang harus dipenuhi, yaitu:⁵⁷

- a. Adanya wujud dari perbuatan.
- b. Adanya suatu kematian (orang lain).

⁵⁵ Pipin Syarifin, 2010, *Hukum Pidana di Indonesia*, Pustaka Setia, Bandung, hlm. 44

⁵⁶ Moeljatno, 2015, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm.201

⁵⁷ Andi Hamzah 2008, *Op Cit* hlm. 38

- c. Adanya hubungan sebab dan akibat (*causal verband*) antara perbuatan dengan akibat kematian orang lain.

Adam Chazawi menyatakan, kalimat “Menyebabkan orang mati” tidak berbeda dengan unsur perbuatan menghilangkan nyawa dari Pasal 338 KUHPidana (pembunuhan). Perbedaannya dengan pembunuhan hanyalah terletak pada unsur kelalaian dalam bentuk kurang berhati-hati (*culpa*).⁵⁸

Matinya orang dalam Pasal 359 KUHPidana ini tidak dimaksudkan sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya terdakwa (*culpa*), maka pelaku tidak dikenakan pasal tentang pembunuhan (Pasal 338 dan Pasal 340 KUHPidana). Pasal 359 KUHPidana ini menjelaskan bahwa kematian orang lain adalah akibat dari kelalaian sipembuat dengan tidak menyebutkan perbuatan sipembuat tetapi kesalahannya. Selanjutnya dalam Pasal 360 KUHPidana, dinyatakan bahwa:⁵⁹

- (1) Barang siapa karena kelalaiannya menyebabkan orang luka berat dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya 5 (lima) tahun atau hukuman kurungan selama-lamanya 1 (satu) tahun.
- (2) Barang siapa karena kelalaiannya menyebabkan orang luka sedemikian rupa sehingga orang itu menjadi sakit sementara atau tidak menjalankan jabatannya atau pekerjaannya sementara, dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya 9 (sembilan) bulan atau hukuman kurungan selama-lamanya 6 (enam) bulan atau hukuman denda setinggi-tingginya Rp. 4.500,-.

Pasal 360 KUHPidana ini berkaitan dengan Pasal 359 KUHPidana, bedanya bahwa akibat dari Pasal 359 KUHPidana adanya “Matinya orang”, sedangkan akibat dalam Pasal 360 KUHPidana adalah ayat (1) mengenai luka berat dan ayat (2) akibatnya adalah luka sedemikian rupa.

⁵⁸ Adami Chazawi, 2012, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 125

⁵⁹ Lihat Pasal 360 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Adapun unsur-unsur dari Pasal 360 KUHPidana tersebut diatas, yaitu:

- a. Barang siapa.
- b. Karena kelalaian
- c. Menyebabkan orang lain luka.

Terlukanya orang lain dapat berupa luka ringan dan luka berat. Luka berat dapat dilihat sebagaimana diatur dalam Pasal 90 KUHPidana, yaitu:⁶⁰

- 1) Jatuh sakit atau mendapat luka yang tidak memberi harapan akan sembuh sama sekali atau yang menimbulkan bahaya maut.
- 2) Tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan pencarian.
- 3) Kehilangan salah satu panca indera.
- 4) Mendapat cacat berat.
- 5) Menderita sakit lumpuh.
- 6) Terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih.
- 7) Gugurnya atau matinya seorang perempuan.

B. Kebijakan Hukum Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas mengatur tentang tanggung jawab Pengemudi dan/atau Pemilik Kendaraan Bermotor terhadap peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan mereka, seperti:⁶¹

⁶⁰ Lihat Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

⁶¹ Lihat Pasal 235 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1. Apabila korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, dan/atau pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada Ahli Waris dari korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara Pidana.
2. Apabila korban terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara Pidana.

Undang-undang ini juga memberikan pengecualian, yaitu apabila pengemudi dan/atau pemilik kendaraan bermotor tidak wajib memberikan biaya kepada korban dan/atau ahli waris korban, apabila peristiwa kecelakaan lalu lintas itu terjadi karena adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan, disebabkan prilaku korban sendiri atau pihak ketiga, maupun disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.⁶² Pengertian keadaan memaksa dalam hal ini adalah peristiwa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan pengemudi untuk mengelakkan kejadian kecelakaan lalu lintas.

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Sehingga negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar hak-hak warga negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan tetap terjaga dan terjamin. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan dasar dan utama yang mengatur segala bentuk aspek lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia.⁶³

⁶² Lihat Pasal 234 ayat 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶³ Anis Febriani, 2019, *Analisis Hukum Penerapan Sanksi Pidana Oleh Hakim Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kematian*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan, hlm. 32

Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang mana undang-undang ini dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, sehingga perlu diganti dengan undangundang yang baru. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah klausul yang diaturnya, yakni yang sebelumnya berjumlah 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memiliki beberapa perbedaan, yaitu undang-undang yang awal, yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 menyebutkan bahwa untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.⁶⁴ Undang-Undang

⁶⁴ *Ibid* hlm. 33

Nomor 22 Tahun 2009, undang-undang ini memandang bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya untuk memajukan kesejahteraan umum, kemudian pada batang tubuh undang-undang tersebut dijelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh undang-undang ini diantaranya adalah:⁶⁵

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa,
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa,
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, selamat, dan lancar yang ditempuh melalui kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan, kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan, dan kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.⁶⁶

⁶⁵ Lihat Pasal 3 Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jala

⁶⁶ Lihat Pasal 4 butir (a-c) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Pasal 229 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan menggolongkan macam-macam kecelakaan yakni: ⁶⁷

Ayat (3):

Yang dimaksud dengan "luka ringan" adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap dirumah sakit atau selain yang diklasifikasikan dalam luka berat.

Ayat (4):

Yang dimaksud dengan "luka berat" adalah luka yang mengakibatkan korban

- 1) Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut.
- 2) Tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan.
- 3) Kehilangan salah satu panca indra.
- 4) Menderita cacat berat atau lumpuh
- 5) Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih
- 6) Gugur atau matinya kandungan seorang perempuan; atau
- 7) Luka yang membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh) hari.

Pasal 310 ayat (1), (2), (3), dan (4) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan 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 Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya 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 Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya 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 Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana penjara paling lama 6

⁶⁷ Hasil Wawancara Dengan Bapak Briпка Yusril Simanjuntak, SH, Sebagai Kanit Laka Polres Humbang Hasundutan, Pada Hari Sabtu 29 Mei 2021 Pukul: 11 Wib

(enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Pasal 106 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.

Pasal 312 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Pasal 77 KUHAP

Kewenangan menuntut pidana hapus, bila sitertuduh meninggal dunia.

Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang Undang lama Nomor 14 Tahun 1992, telah membawa perubahan penting terhadap pengaturan sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. Dalam Undang-Undang ini pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:⁶⁸

1. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;

⁶⁸ Kadek Aditya Yasa Putra, 2019, *Penanganan terhadap kecelakaan lalu lintas di Kota Probolinggo*, Sekolah Pascasarjana, Universitas Airlangga Surabaya, *Dialektika* Vol. 14, No. 1, hlm. 60

2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, operasional, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

C. Kebijakan Hukum Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah ini tidak jauh beda dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah ini selain mengatur secara tegas mengenai lalu lintas di jalan raya, juga mengatur berbagai hal yang bertujuan untuk menghindari akan terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, seperti manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta tata cara berlalu lintas.

Rekayasa lalu lintas dimaksud meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Program Nasional “Keselamatan Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan” (KLLAJ) terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan yang meliputi:⁶⁹

1. Pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan;
2. Pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan;
3. Pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
4. Pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
5. Pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.

Sedangkan pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu. Pengawasan lalu lintas meliputi:

1. Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas di bidang pengaturan lalu lintas;
2. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas di bidang pengaturan lalu lintas pengendalian lalu lintas meliputi;
3. Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas dalam bidang pengaturan lalu lintas;
4. Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas dalam bidang pengaturan lalu lintas.

Dalam rangka mewujudkan kegiatan-kegiatan sebagaimana diutarakan di atas, dilakukan pelaksanaan pengendalian “Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan jalan” (RUNK), dengan cara:⁷⁰

⁶⁹ Lihat Pasal 3 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan

1. Pemenuhan persyaratan layak fungsi jalan:
 - a) Melaksanakan pembangunan jalan sesuai dengan persyaratan keselamatan;
 - b) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;
 - c) Melakukan uji layak fungsi jalan;
 - d) Melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan;
 - e) Melakukan inspeksi jalan; dan
 - f) Melakukan audit jalan.
2. Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor:
 - a) Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor;
 - b) Penerbitan sertifikat uji tipe kendaraan bermotor;
 - c) Penerbitan surat registrasi uji tipe kendaraan bermotor;
 - d) Pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor;
 - e) Pelaksanaan kalibrasi peralatan uji;
 - f) Pelaksanaan sertifikasi kompetensi penguji kendaraan bermotor; dan
 - g) Pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor dan terminal.
3. Pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor:
 - a) Akreditasi satuan penyelenggara administrasi penerbit surat izin mengemudi;

⁷⁰ Lihat Pasal 14 ayat (1-5) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan

- b) Norma, standar, prosedur, dan kriteria untuk pendidikan dan pelatihan pengemudi;
 - c) Sertifikasi kompetensi penguji surat izin mengemudi;
 - d) Pengujian surat izin mengemudi;
 - e) Penerbitan surat izin mengemudi;
 - f) Pencabutan dan pemblokiran surat izin mengemudi; dan
 - g) Inspeksi, audit, dan pemantauan.
4. Penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas:
- a) Persyaratan keselamatan jalan;
 - b) Tata cara berlalu lintas;
 - c) Persyaratan mengemudi;
 - d) Persyaratan teknis dan laik jalan;
 - e) Tata cara muat; dan
 - f) Pelaksanaan uji kendaraan bermotor.
5. Penanganan korban kecelakaan:
- a) Pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan di lokasi kejadian;
 - b) Evakuasi korban dari lokasi kejadian ke pusat kesehatan masyarakat atau rumah sakit terdekat;
 - c) Pengobatan korban;
 - d) Perawatan korban;
 - e) Rehabilitasi korban; dan
 - f) Sistem pembiayaan dan/atau penjaminan penanganan korban.

Selanjutnya untuk mengawasi pelaksanaan dari program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan agar berjalan sesuai dengan peraturan yang ada maka dilakukan pengawasan program “Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, yang kemudian disingkat (KLLAJ) yang meliputi:⁷¹

1. Audit Bidang KLLAJ;
2. Inspeksi Bidang KLLAJ; dan
3. Pengamatan dan Pemantauan Bidang KLLAJ

Kemudian dari hasil pengawasan melalui Audit Bidang “Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” (KLLAJ) didapatkan hasil berupa rekomendasi dalam rangka peningkatan KLLAJ. Hasil pengawasan melalui Inspeksi Bidang KLLAJ dimuat dalam bentuk berupa laporan keadaan dan kinerja obyek yang diinspeksi dalam rangka peningkatan KLLAJ. Hasil pengawasan melalui pengamatan dan pemantauan Bidang KLLAJ di satukan dalam bentuk laporan perkembangan situasi dan kondisi KLLAJ.

Selain diatur mengenai kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan dalam kebijakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, juga telah diatur secara terperinci mengenai kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan atau dipatuhi oleh setiap pengemudi/pengendara kendaraan bermotor di jalan raya, antara lain, menyangkut penggunaan jalur jalan, gerakan lalu lintas kendaraan bermotor, kelengkapan kendaraan bermotor, kelengkapan pengemudi bermotor dalam administrasi surat izin mengemudi, kendaraan berhenti dan parkir, kecepatan maksimum dan/atau minimum kendaraan bermotor. Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat,

⁷¹ Lihat Pasal 37 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan

melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada “Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” (RUNK LLAJ).⁷²

Kendaraan bermotor umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya kecelakaan lalu lintas ke pusat kendali sistem keselamatan LLAJ. Alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 harus memenuhi persyaratan:⁷³

- a. Gelombang harus dapat diterima tanpa terputus-putus dalam segala cuaca;
- b. Secara otomatis dapat mengirimkan sinyal ke pusat kendali;
- c. Dapat menyimpan data yang setiap saat dapat digunakan sebagai bahan analisa;
- d. Tetap berfungsi dalam kondisi terendam air dan terbakar; dan
- e. Didukung oleh jaringan penyelenggara telekomunikasi.

Keseluruhan kegiatan-kegiatan yang dikemukakan di atas, adalah merupakan suatu kebijakan yang sangat positif untuk dapat diwujudkan, dalam rangka pemenuhan tertib lalu lintas di jalan raya, sehingga kecelakaan lalu lintas di jalan raya dapat terhindar.

Dalam suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas berakibat korban meninggal dunia akan didapatkan kemungkinan-kemungkinan sebagai berikut:⁷⁴

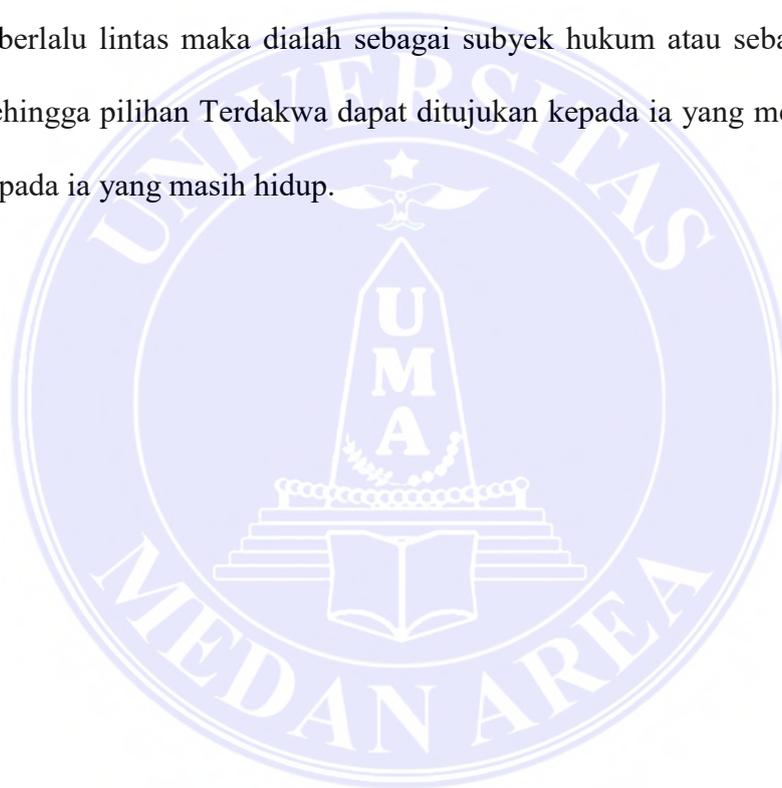
⁷² Reza A Simanjuntak, 2016, *Penerapan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Sesuai Dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009*, Fakultas Hukum Universitas Udayana, Vo.2 No. 6, hlm. 7

⁷³ Lihat Pasal 35 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan

⁷⁴ Putu Ratih Mahalia Septiana, 2019, *Tanggung Jawab Pidana dalam Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas yang Korbanya Meninggal Dunia di Wilayah Hukum Resor Gianyar*, Program Studi Magister (S2) Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Udayana Acta Comitatus : Jurnal Hukum Kenotariatan, Vol. 4 No. 3 Desember, hlm. 513

1. Kemungkinan I adalah kurang hati-hatian atau penyebab dari timbulnya kecelakaan disebabkan oleh korban yang meninggal dunia.
2. Kemungkinan II kurang hati-hatian atau penyebab dari kecelakaan ada pada pengemudi yang masih hidup.

Yang dalam pengertiannya berarti karena kurang hati-hatinya, karena kelalaiannya, karena kealpaannya. Jadi siapa yang kurang hati-hati atau lalai dalam berlalu lintas maka dialah sebagai subyek hukum atau sebagai Terdakwa nya. Sehingga pilihan Terdakwa dapat ditujukan kepada ia yang meninggal dunia atau kepada ia yang masih hidup.



BAB III

PERTANGGUNGJAWABAN PELAKU TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENAKIBATKAN MATINYA KORBAN DI SAT LANTAS POLRES HUMBANG HASUNDUTAN

A. Pengertian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas

Tindak pidana dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) merupakan terjemahan dari istilah “*Strafbaar feit*”. Pembentuk undang-undang kita telah menggunakan perkataan “*strafbaar feit*” tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai pengertian “*strafbaar feit*” tersebut. Amir Ilyas menjelaskan bahwa delik yang dalam bahasa Belanda disebut *Strafbaarfeit*, terdiri atas tiga kata, yaitu *straf*, *baar* dan *feit*. Yang masing-masing memiliki arti:

1. *Straf* diartikan sebagai pidana dan hukum
2. *Baar* diartikan sebagai dapat dan boleh,
3. *Feit* diartikan sebagai tindak, peristiwa, pelanggaran dan perbuatan.⁷⁵

Unsur-unsur tindak pidana dapat dibedakan setidaknya-tidaknya dari dua sudut pandang, yakni pertama dari sudut teoritis artinya berdasarkan pendapat ahli hukum, yang tercermin pada bunyi rumusannya, dan yang kedua dari sudut undang-undang adalah bagaimana kenyataan tindak pidana tertentu dalam pasal-pasal peraturan perundang-undangan yang ada.⁷⁶

Menurut Tolib Setiady, unsur tindak pidana adalah:

a. Unsur-unsur formil

1. Perbuatan manusia,
2. Perbuatan itu dilarang oleh suatu aturan hukum,

⁷⁵ Amir Ilyas, 2012, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rangkang Education, Yogyakarta. hlm.19

⁷⁶ Leden Marpaung, 2005, *Asas-asas, Teori, Praktik Hukum Pidana*. Sinar Grafika, Jakarta. hlm. 39

3. Larangan itu disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu,
4. Larangan itu dilanggar oleh manusia.

b. Unsur-unsur materiil

Perbuatan itu harus bersifat melawan hukum, yaitu harus benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatanyang tak patut dilakukan.⁷⁷

Kecelakaan (*accident*) adalah kejadian yang tak terduga dan tidak diharapkan. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kata “kecelakaan” memiliki kata dasar “celaka”. Kata celaka dapat diartikan dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia yang berarti Menderita sesuatu yang menyusahkan, malang, sial tidak beruntung, tidak berbahagia.⁷⁸ Sehubungan dengan hal tersebut, maka “kecelakaan” adalah kejadian yang tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka atau kerugian benda.⁷⁹

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Pasal 229 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menentukan sebagai berikut:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
 1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan
 2. Kecelakaan Lalu Lintas Sedang
 3. Kecelakaan Lalu Lintas Berat

⁷⁷ Tolib Setiady 2010, *Pokok-pokok Hukum Penitensier Indonesia*. Alfabeta, Bandung. hlm. 10

⁷⁸ Tim Manajemen Ditlintas Polda Sumut, 2004, *Penuntun Mengikuti Ujian SIM (Teori dan Praktek)*, Yayasan Kemala Bhayangkari Perwakilan Sumatera Utara, Medan, hlm. 4

⁷⁹ S.Djajoeman, *Op Cit* hm. 1 51

- 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 berat 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 luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- e. Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian penggunaan jalan, ketidak lalaikan Kendaraan, serta ketidak lalaikan jalan dan /atau lingkungan.⁸⁰

Kecelakaan selalu mengandung unsur tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dan menimbulkan rasa heran atau (tercengang terlebih dahulu) maka ini menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan jika tabrakan yang dilakukan dengan sengaja atau direncanakan lebih dahulu itu mengakibatkan orang mati, maka perbuatan itu termasuk pembunuhan.⁸¹

Pengertian lain yang bersifat filosofis merumuskan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak faktor, didahului oleh situasi dimana satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan.⁸²

⁸⁰Tim Manajemen Ditlintas Polda Sumut *Op Cit* hlm. 8

⁸¹S.Djajoesman *Op Cit* hlm. 56

⁸²Kezia Adelaide, 2012, *Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol*, Jurnal Ilmiah, Universitas Indonesia, hlm. 8

a. Kecelakaan lalu lintas sebagai kejadian yang jarang

Didefenisikan bersifat jarang, karena pada prinsipnya kecelakaan relatif jarang dengan pengertian kecil bila dibandingkan dengan jumlah pergerakan kendaraan yang ada.

b. Kecelakaan lalu lintas yang bersifat acak

Didefenisikan bersifat acak karena kejadian kecelakaan lalu lintas tersebut dapat terjadi kapan saja dan dimana saja, tanpa memandang waktu dan tempat. Berdasarkan pengertian ini ada dua hal yang berkaitan kejadian kecelakaan lalu lintas yaitu waktu dan lokasi kejadian yang bersifat acak.

c. Kecelakaan lalu lintas yang bersifat multi faktor

Didefenisikan bersifat multi faktor, karena melibatkan berbagai macam faktor. Secara umum ada tiga faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu manusia, kendaraan dan faktor jalan atau lingkungan.

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi:⁸³

a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.

b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

⁸³ *Ibid* hlm. 9

Karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi:

- a. *Angle* (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan,
- b. *Rear-End* (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah,
- c. *Sideswipe* (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan,
- d. *Head-On* (Ho), tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswipe*),
- e. *Backing*, tabrakan secara mundur.

B. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yakni manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan; faktor pengemudi (*road user*), faktor kendaraan (*vehicle*), dan faktor lingkungan jalan (*road environment*). Kecelakaan yang terjadi pada umumnya tidak hanya disebabkan oleh satu faktor saja, melainkan hasil interaksi antar faktor lain.⁸⁴ Hal-hal yang tercakup dalam faktor-faktor tersebut antar lain: faktor pengemudi, yaitu kondisi fisik (mabuk, lelah, sakit, dan sebagainya), kemampuan mengemudi, penyebrang atau pejalan kaki yang lengah, dan lain-lain. Faktor kendaraan yaitu, kondisi mesin, rem, lampu,

⁸⁴ Kadek Aditya Yasa Putra *Op Cit* hlm. 63

ban, muatan, dan lain-lain. Faktor lingkungan jalan yaitu, desain jalan (*median, gradien, alinyemen*, jenis permukaan, dan sebagainya), kontrol lalu lintas (marka, rambu, lampu lalu lintas). Faktor cuaca yaitu, hujan, kabut, asap, salju, dan lain-lain. Pada dasarnya faktor-faktor tersebut berkaitan atau saling menunjang bagi terjadinya kecelakaan. Namun, dengan diketahuinya faktor penyebab kecelakaan yang utama dapat ditentukan langkah-langkah penanggulangan untuk menurunkan jumlah kecelakaan.

Kecelakaan di jalan raya yang menyebabkan korban luka dan meninggal dari waktu jumlahnya tak surut. Setiap tahun penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan raya semakin banyak dan bahkan mengakibatkan matinya orang. Penyebab terbesar dari kecelakaan bermacam-macam, mulai dari menenggak minuman beralkohol, cuaca, masalah komponen mobil, hingga menelepon saat mengemudi. Hal ini dapat dilihat berdasarkan tabel di bawah ini tentang jumlah kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat:

**Tabel Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018 – 2020
Di Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan**

Tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban Luka Ringan	Korban Luka Berat	Meninggal Dunia
2018	50	20	13	17
2019	59	19	15	25
2020	38	12	10	16

Sumber: Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan

Berdasarkan data tabel diatas kecelakaan lalu lintas yang yang terjadi hanya meningkat sedikit pada Tahun 2019, tetapi untuk korban luka berat dan meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan di Tahun

2019 dan penurunan di tahun 2020, sementara untuk korban kecelakaan lalu lintas dengan luka ringan juga sama. Dampak yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas dapat menimpa sekaligus atau hanya beberapa diantaranya. Dampak tersebut dapat berupa materi dan korban jiwa.

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SUMATERA UTARA
RESOR HUMBANG HASUNDUTAN

DATA LAKA LANTAS JANUARI S/D MEI TAHUN 2021

NO	BULAN	JLH LAKA A	KORBAN			SELRA				KERUGIAN MATERIL
			MD	LB	LR	P21	SP3	SP2HP	DALAM PROSES	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	JANUARI	4	1	-	7	-	-	8	-	Rp. 2.800.000,-
2.	PEBRUARI	3	2	-	2	1	4	6	-	Rp. 900.000,-
3.	MARET	3	1	-	3	-	1	6	1	Rp. 900.000,-
4.	APRIL	3	2	-	4	1	1	6	2	Rp. 500.000,-
5.	MEI	1	-	-	1	-	2	4	1	Rp. 100.000,-
6.	JUNI									
7.	JULI									
8.	AGUSTUS									
9.	SEPTEMBER									
10.	OKTOBER									
11.	NOPEMBER									
12.	DESEMBER									
JUMLAH		14	6	-	17	2	8	30	4	Rp. 5.200.000,-

Sumber: Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan

Berdasarkan data di atas pada Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan bahwa pada Tahun 2021 seluruh dunia termasuk Indonesia sedang masah wabah

terkena Covid 19 dimana setiap masyarakat harus menjalani protokol kesehatan dan menjaga jarak serta menghindari semaksimal mungkin berada diluar rumah, hal ini mengakibatkan berkurangnya kecelakaan lalu lintas di wilayah Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan.⁸⁵

Kecelakaan lalu lintas yang memiliki dampak korban jiwa dapat diklasifikasikan sebagai berikut:⁸⁶

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
- c. Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau yang harus dirawat inap di rumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh) hari.

Berikut akan dipaparkan faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas secara lebih rinci berdasarkan faktor internal dan juga faktor eksternal yaitu sebagai berikut:⁸⁷

⁸⁵ Hasil Wawancara Dengan Bapak Bripka Yusril Simanjuntak, SH, Sebagai Kanit Laka Polres Humbang Hasundutan, Pada Hari Sabtu 29 Mei 2021 Pukul: 11 Wib

⁸⁶ Kezia Adelaide *Op Cit* hlm. 10

a. Faktor Internal

1. Faktor Manusia

Peranan pengemudi sebagai subyek hukum disini yang dimaksudkan apabila terjadi kepentingan yang dilindungi oleh hukum terganggu, baik gangguan yang datangnya dari pihak pengemudi maupun dari pihak luar, dalam hubungannya dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terjadinya kecelakaan menurut konstruksi hukum pidana, haruslah ditimbulkan oleh kelakuan orang dalam hubungan sebab akibat, karena tanpa batasan yang demikian itu akan menimbulkan kesulitan pada peranan hukum pidana.

Faktor manusia yang dalam hal ini adalah pengemudi kendaraan merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan, Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Oleh sebab itu, tidak berlebihan bila dikatakan bahwa hampir semua kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan, penyebab utamanya adalah pengemudi, dengan berbagai faktor yang melekat pada dirinya, misalnya kebugaran jasmani, kesiapan mental pada saat mengemudi, kelelahan, pengaruh minuman keras, dan obat terlarang.⁸⁷

Manusia banyak melakukan pelanggaran terhadap aturan lalu lintas. Pelanggaran rambu lalu lintas merupakan salah satu penyebab terjadinya

⁸⁷ <http://hukum.kompasiana.com/2015/01/04/pertanggungjawaban-hukum-pidana-dalam-kasus-pengemudi-kendaraan-yang-mengakibatkan-kecelakaan-lalu-lintas--521380.html> Di akses Sabtu tanggal 05 Juni 2021 Pukul: 14.40 Wib.

⁸⁸ Suwardjoko P. Warpani, 2012, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung. hlm 108

kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran tersebut diakibatkan karena kesengajaan maupun kurangnya kontrol diri pada pengemudi terhadap peraturan yang berlaku. Pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran terjadi karena rendahnya kontrol diri dari pengemudi. Sama halnya pada faktor kepribadian juga dapat memengaruhi pelanggaran sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.⁸⁹

Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor fisiologis dan psikologis. Faktor fisiologis manusia yang dapat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan adalah sistem syaraf, penglihatan, pendengaran, stabilitas perasaan, indera lain (sentuh, bau), modifikasi (lelah, obat). Sedangkan faktor psikologis berupa motifasi, intelegensia, pengalaman, emosi, kedewasaan, dan kebiasaan.⁹⁰ Jadi dapat disimpulkan bahwa faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang berasal dari dalam diri sipengemudi, antara lain:⁹¹

a. Karena Kehilangan Konsentrasi

Faktor kehilangan konsentrasi biasanya di sebabkan karena pengemudi tidak fokus ke kondisi jalan saat mereka menelepon atau menerima telepon diasaat mengemudi, penyebab lainnya, karena pengemudi membaca dokumen, membaca pesan pendek, melihat kejadian di sekeliling jalan dalam waktu lama. Selain itu, stress karena masalah pribadi, panik karena ulah pengendara lain, hingga terburu-buru karena adanya persoalan penting yang harus segera diselesaikan juga menjadi penyebab buyarnya konsentrasi di jalan.

⁸⁹ Dina Lusiana Setyowati, 2018, *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, Vol. 7, No. 3. Universitas Mulawarman, hlm. 334

⁹⁰ Suwardjoko P. Warpani *Op Cit* hlm. 109

⁹¹ Hasil Wawancara Dengan Bapak Briпка Yusril Simanjuntak, SH, Sebagai Kanit Laka Polres Humbang Hasundutan, Pada Hari Sabtu 29 Mei 2021 Pukul: 11 Wib

b. Karena Mengantuk

Hal ini terjadi karena sipengemudi kendaraan sering memaksakan dirinya untuk melanjutkan perjalanannya. Adakalanya seseorang itu sudah lelah dan sudah mengantuk tapi tetap bertahan. Keadaan ini apabila dibiarkan akan cenderung menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Karena sikap yang tidak serius dan tidak stabil terhadap kondisi yang dipaksakan maka pengemudi tersebut tidak dapat mengendalikan kendaraannya.

c. Karena pengaruh alkohol dan obat

Kondisi mabuk yang diakibatkan oleh minuman beralkohol atau obat-obatan dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Melihat alkohol atau mengkonsumsi obat-obatan berpotensi menghilangkan kemampuan kontrol otak, sehingga selain kesadaran hilang atau berkurang, kemampuan refleks juga merosot drastis, pengemudi yang mabuk cenderung kehilangan kemampuan memperhitungkan manuver, kepekaan dalam merasakan kecepatan kendaraannya, hingga ketidakakuratan pandangan.

d. Karena Mengobrol atau Bercerita

Kebiasaan buruk pengemudi adalah dengan keasyikan mengobrol dengan teman-temannya atau penumpangnya. Bercerita atau mengobrol dengan temannya atau penumpangnya sambil mengemudikan kendaraannya, antara lain:⁹²

- 1) Sisi positif: sipengemudi terlupa akan kelelahan atau rasa kantuk yang dialaminya, sehingga sipengemudi tetap bugar dalam menjalankan tugasnya sebagai pengemudi.

⁹² Dina Lusiana Setyowati *Op Cit* hlm. 335

2) Sisi negatif: bahwa karena keasyikan ngobrol, maka sipengemudi dapat melakukan hal-hal refleks yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan penumpang. Obrolan tidak hanya dilakukan pengemudi dengan penumpangnya atau dengan orang yang ada dibelakangnya. Tapi dalam hal ini juga mencakup obrolan yang dilakukan via telepon (*handphone*). Maraknya alat komunikasi membuat orang gampang memperolehnya.

e. Karena Kurang Hati-hati dalam Mengatur Kecepatan (Ugal-ugalan)

Pengemudi sangat senang bila dapat mendahului kendaraan yang ada didepannya. Kecepatan yang tidak mempunyai keseimbangan dengan kecepatan kendaraan yang didahuluinya dapat menimbulkan suatu kecelakaan. Kecepatan yang sangat tinggi dapat berakibat buruk, karena tidak berhati-hati dapat menabrak yang datang dri arah yang berlainan. Hal ini khususnya terjadi pada remaja, yang mengemudikan kendaraan sesuka hati.

f. Karena Belum Terampil Mengemudikan Kendaraan

Kemahiran atau keterampilan seseorang dalam mengemudikan sangat dibutuhkan guna mencegah timbulnya kecelakaan lalu lintas. Seseorang yang belum terampil mengemudikan kendaraannya wajar tidak dibenarkan memperoleh SIM. Hal ini telah ditegaskan dalam Pasal 77 ayat 1 Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan

terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Namun hasil penelitian ini didapatkan bahwa responden yang memiliki SIM hanya 1,9 % saja. Hal ini karena untuk untuk mendapatkan SIM salah satu syaratnya adalah usia 17 (tujuh belas) tahun sementara umur responden belum memenuhi syarat untuk memiliki SIM, dengan kata lain bahwa responden belum mempunyai keterampilan dalam mengemudikan kendaraan sepeda motor karena belum mempunyai SIM. Kondisi ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas pada siswa karena belum dimilikinya keterampilan/skill berkendara yang aman.⁹³

2. Faktor Pejalan

Para pejalan pada umumnya sering menjadi korban kecelakaan lalu lintas, baik karena kesalahan pejalan itu sendiri, maupun karena “sial” menjadi korban akibat kesalahan orang lain. Bahkan, orang-orang yang sedang jajan di kedai diberitakan menjadi korban kecelakaan lalu lintas karena kendaraan lepas kendali dan menerjang kedai yang penuh pembeli.⁹⁴

Kesalahan para pejalan kaki umumnya karena kelengahan, ketidakpatuhan pada peraturan perundang-undangan, dan mengabaikan sopan santun berlalu lintas. Contohnya, menyeberang tidak pada tempatnya atau secara tiba-tiba, atau berjalan menggunakan jalur kendaraan (karena lalai atau karena terpaksa), atau karena kesalahan orang lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, akan tetapi, pejalan sering terpaksa menggunakan jalur kendaraan karena trotoar yang merupakan tempat fasilitas si pejalan justru digunakan oleh para pedagang

⁹³ Dina Lusiana Setyowati Op Cit hlm. 336

⁹⁴ Suwardjoko.P.I Warpani, *Op.Cit*, hlm 111

(pedagang kaki lima).⁹⁵ Faktor pejalan menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas bisa di lihat dari kurangnya kesadaran terhadap peraturan-peraturan perundang-undangan dan mengabaikan sopan santun dalam di jalan, misalnya: menyebrang tidak hati-hati (tidak melihat kiri kanan), berjalan berlawanan arah (tidak sesuai pada tempatnya).

b. Faktor Eksternal

1. Faktor Jalan

Kecelakaan lalu lintas bisa di pengaruhi oleh faktor jalan, seperti permukaan jalan yang tidak rata, lampu jalanan yang kurang memadai, dan jalan yang berlubang. Memang ini menjadi tanggung jawab pemerintah untuk menyelesaikannya, namun kita sebagai pengguna jalan lebih baik mengantisipasi dengan lebih waspada agar tidak terjadi kecelakaan di jalan.

Menurut Pasal 1 ayat 4 Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang jalan, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan pelengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/ ata air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.⁹⁶ Faktor jalan menjadi salah satu menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas bisa di lihat dari beberapa hal yaitu:

- a. Ukuran jalan yang tidak mendukung dengan jumlah kendaraan yang semakin meningkat.
- b. Kondisi jalan banyak yang berlobang-lobang.

⁹⁵ *Ibid* hlm. 112

⁹⁶ Pasal 1 ayat 4 Undang-Undang No 38 Tahun 2004 tentang Jalan

- c. Banyak jalan raya dijadikan sebagai tempat parkir sembarangan dan banyak jalan raya yang dipakai para pedagang untuk berjualan sehingga terjadinya penyempitan.
- d. Di jalan tersebut memiliki tikungan yang tajam sehingga menghalangi pandangan pengemudi.

2. Faktor Kendaraan

Secara garis besar keterkaitan dengan masalah keselamatan lalu lintas dapat dibahas dari dua lingkup: keselamatan primer (*Primer Safety*) atau Keselamatan aktif (*Active Safety*) dan keselamatan sekunder (*Secondary Safety*) atau keselamatan pasif (*Passive Safety*). Keselamatan Primer ditekankan pada upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas, sedangkan keselamatan sekunder ditekankan pada upaya untuk pencegahan timbulnya korban akibat kecelakaan lalu lintas (*crashworthiness*) itu sendiri.⁹⁷

Keselamatan primer atau aktif, dalam terminologi kendaraan pada umumnya, berkaitan dengan kontribusi sistem pengendalian kendaraan seperti, rem, kemudi, dan stabilitas. Sementara itu, keselamatan sekunder atau pasif berkaitan dengan alat keselamatan seperti kantung udara (*air bag*) dan penggunaan sabuk keselamatan (*safety belf*).⁹⁸ Namun kendaraan harus mendapatkan perawatan yang baik sehingga semua bagiannya berfungsi dengan baik, jika tidak maka hal inilah yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

⁹⁷ Tri Tjahjono, 2011, *Analisis Keselamatan Lalu Lintas*, Lubuk Agung, Bandung. hlm. 27

⁹⁸ *Ibid*, hal 28

Sebab-sebab kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor kendaraan antara lain:⁹⁹

- a. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perlengkapan kendaraan:
 - 1) Instrumen kendaraan tidak bekerja dengan baik.
 - 2) Perlengkapan kendaraan tidak lengkap.
- b. Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh mesin kendaraan:
 - 1) Suku cadang kendaraan tidak memenuhi syarat.
 - 2) Gangguan pada mesin kendaraan.
- c. Kecelakaan lalu lintas disebabkan penerangan kendaraan:
 - 1) Lampu rem tidak bekerja dengan baik.
 - 2) Syarat lampu kendaraan tidak terpenuhi.

3. Faktor Lingkungan / Alam

Alam menurut kamus bahasa Indonesia adalah segala yang ada di langit dan bumi, tempat kehidupan, wilayah, negeri, yang bukan buatan manusia.¹⁰⁰ Kondisi cuaca buruk sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas, bahkan dalam berbagai peristiwa, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh cuaca buruk. Maka faktor lingkungan dalam hal kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas adalah disebabkan oleh cuaca, hujan deras, petir, kabut yang tebal sehingga mengurangi jarak pandang yang bebas terhadap kendaraan yang melintas. Oleh karena itu selain pengemudi/kendaraan dan keadaan jalan faktor alam juga menentukan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

⁹⁹ Nugroho Utomo, 2012, *Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Segmen Jalan By-Pass Krian – Balongbendo*, Jurnal Teknik Sipil KERN Vol. 2, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur, hlm. 80

¹⁰⁰ Yan Pramudya Puspa, 2007, *Kamus Hukum Edisi Lengkap Bahasa Belanda-Indonesia- Inggris*, CV Aneka, Semarang. hlm. 30

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, faktor jalan, faktor kendaraan dan faktor cuaca. Penyebab kecelakaan yang paling dominan di wilayah Polres Humbang Hasundutan adalah faktor manusia, yaitu sebesar 93,7 %, kemudian faktor kendaraan, faktor jalan, dan terakhir faktor lingkungan. Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku.¹⁰¹ Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku. Pada umumnya pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Selain itu secara umum penyebab kecelakaan lalu lintas di Wilayah Polres Humbang Hasundutan berdasarkan wawancara Peneliti dengan Bapak Bripta Yusril Simanjuntak, SH, Sebagai Kanit Laka Polres Humbang Hasundutan

- a. Ngantuk / lelah
- b. Mabuk
- c. Sakit
- d. Penggunaan HP
- e. Menerobos lampu merah
- f. Batas kecepatan
- g. Tidak menjaga jarak
- h. Mendahului
- i. Pindah jalur
- j. Tidak beri isyarat
- k. Tidak utamakan pejalan kaki
- l. Faktor alam
- m. Faktor kendaraan

Kemacetan lalu lintas menjadi salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas, karena masing-masing pengemudi kendaraan bermotor yang tidak sabar dan

¹⁰¹ Hasil Wawancara Dengan Bapak Bripta Yusril Simanjuntak, SH, Sebagai Kanit Laka Polres Humbang Hasundutan, Pada Hari Sabtu 29 Mei 2021 Pukul: 11 Wib

mengambil arah berlawanan arus sehingga sering terjadi tabrakan dengan kendaraan lain di depannya. Walaupun banyaknya kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Indonesia, tak sedikit pula para pelaku pelanggaran lalu lintas yang akhirnya berdamai di tempat karena merasa malas untuk memperpanjang masalah, selama tidak ada korban jiwa yang ditimbulkan.

Berbicara mengenai kecelakaan lalu lintas atau pelanggaran lalu lintas, maka kita juga harus memahami sanksi-sanksi yang akan kita peroleh bila melakukan pelanggaran lalu lintas. Sanksi dan hukuman bagi para pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas sangat beragam, yaitu tergantung dari tingkat pelanggaran yang dilakukan. Sanksi yang paling ringan yaitu peringatan atau teguran agar pemakai jalan lebih disiplin, kemudian sanksi tilang dan denda dikenakan bagi pemakai jalan yang melakukan pelanggaran tidak mempunyai kelengkapan surat-surat mengemudi diantaranya Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

C. Sanksi dan Hukuman Bagi Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban

Secara umum teori-teori pemidanaan pada umumnya dapat dibagi dalam 3 (tiga) kelompok teori, yaitu:¹⁰²

a. Teori absolut

Menurut teori ini pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan suatu kejahatan atau tindak pidana (*quia peccatum est*). Pidana

¹⁰² Marwan Effendy, *Op Cit* hlm. 205

merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan.

b. Teori relatif

Menurut teori ini memidana bukanlah untuk memuaskan tuntutan absolut dari keadilan. Pembalasan itu sendiri tidak mempunyai nilai, tetapi hanya sebagai sarana untuk melindungi kepentingan masyarakat. Oleh karena itu teori ini dapat disebut sebagai “teori perlindungan masyarakat” (*the theory of social defence*). Pidana dijatuhkan bukan karena orang membuat kejahatan (*quia peccatum est*) melainkan supaya orang jangan melakukan kejahatan (*ne peccetur*) terhadap terpidana. Jadi pencegahan kejahatan itu ingin dicapai oleh pidana dengan mempengaruhi tingkah laku si terpidana untuk tidak melakukan pidana lagi. Ini berarti pidana bertujuan agar si terpidana itu berubah menjadi orang yang lebih baik dan berguna bagi masyarakat. Dengan prevensi general dimaksudkan pengaruh pidana terhadap masyarakat pada umumnya. Artinya pencegahan kejahatan itu ingin dicapai oleh pidana dengan mempengaruhi tingkah laku anggota masyarakat pada umumnya untuk tidak melakukan tindak pidana.

c. Teori gabungan

Di samping pembagian secara tradisional teori-teori pemidanaan seperti dikemukakan di atas, yaitu teori absolut dan teori relatif, ada teori ketiga yang disebut teori gabungan (*verenigings theorieen*). Penulis yang pertama mengajukan teori gabungan ini ialah Pellegrino Rossi (1787-1848). Pellegrino Rossi, selain tetap menganggap pembalasan sebagai asas dari pidana dan

bahwa beratnya pidana tidak boleh melampaui suatu pembalasan yang adil, namun Pellegrino Rossi berpendirian bahwa pidana mempunyai berbagai pengaruh antara lain perbaikan sesuatu yang rusak dalam masyarakat dan prevensi general.¹⁰³

Sistem pertanggungjawaban pidana dalam hukum pidana positif saat ini menganut asas kesalahan sebagai salah satu asas disamping asas legalitas. Pertanggungjawaban pidana merupakan bentuk perbuatan dari pelaku tindak pidana terhadap kesalahan yang dilakukannya. Dengan demikian, terjadinya pertanggungjawaban pidana karena ada kesalahan yang merupakan tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang, dan telah ada aturan yang mengatur tindak pidana tersebut.

Tindak pidana kecelakaan lalu lintas terjadi pada umumnya karena “kealpaan”, karena itu sanksi pidana yang dikenakan pada pelaku bersifat “*strict liability*”.

Tanggung jawab mutlak (*strict liability*) adalah bentuk khusus dari *tort* (perbuatan melawan hukum), yaitu prinsip pertanggungjawaban dalam perbuatan melawan hukum yang tidak didasarkan pada kesalahan, tetapi prinsip ini mewajibkan pelaku langsung bertanggung jawab atas kerugian yang timbul karena perbuatan melawan hukum itu. Karenanya, prinsip *strict liability* ini disebut juga dengan *liability without fault* (tanggung jawab tanpa kesalahan).¹⁰⁴

Menurut Muladi, doktrin pemidanaan berdasarkan konsep *strict liability*, bukan atas dasar kesalahan subyektif, tetapi atas dasar kepentingan masyarakat

¹⁰³ *Ibid* hlm. 207

¹⁰⁴ Reja A. Simanjuntak *Op Cit* hlm. 12

yang bertujuan untuk menjaga keseimbangan kepentingan sosial, sehingga dapat tercipta harmonisasi nilai-nilai sosial budaya bangsa Indonesia yang lebih mengutamakan keselarasan, keserasian, dan keseimbangan antara kehidupan masyarakat dan individu.¹⁰⁵ Ini kebanyakan terdapat pada delik-delik yang diatur dalam Undang-Undang yang pada umumnya merupakan delikdelik terhadap kesejahteraan umum, misalnya penjualan makanan dan minuman atau obatobatan yang membahayakan, penggunaan gambar dagang yang menyesatkan dan pelanggaran lalu lintas.

Menurut ajaran *strict liability*, pertanggungjawaban pidana dapat dibebankan kepada pelaku tindak pidana bersangkutan dengan tidak perlu dibuktikan adanya kesalahan (kesengajaan atau kelalaian) para pelaku. Tetapi ditekankan kepada hal, akibat dari perbuatannya itu telah menimbulkan kerugian bagi masyarakat. Cukuplah apabila dibuktikan bahwa pelaku tindak pidana telah melakukan perbuatan yang dilarang ketentuan pidana atau tidak melakukan perbuatan yang diwajibkan oleh ketentuan pidana (*offences of strick liability*).

Pertanggungjawaban menurut Pasal 1367 ayat (1) KUH Perdata disebutkan bahwa Seseorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri tetapi juga disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh barang-barang yang berada dibawah pengawasannya. Berdasarkan Pasal 1367 ayat (1)

¹⁰⁵ *Ibid* hlm. 13

KUHPerdara ini, maka pertanggung jawaban dibagi atas Tanggung jawab terhadap perbuatan orang lain yaitu:¹⁰⁶

- a. Tanggung jawab atas perbuatan yang dilakukan orang yang menjadi tanggungannya secara umum.
- b. Tanggung jawab majikan dan orang yang mewakilkan urusannya terhadap orang yang dipekerjakannya, yang diatur pada Pasal 1367 ayat 3 (tiga) KUHPerdara.
- c. Tanggung jawab terhadap barang pada umumnya, yang diatur pada Pasal 1367 ayat (1) KUHPerdara.

Maka model tanggung jawab hukum adalah sebagai berikut:¹⁰⁷

- a. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdara.
- b. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam Pasal 1366 KUHPerdara.
- c. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1367 KUHPerdara.

Sanksi pidana merupakan hukuman dalam KUHPidana, mengenai hukuman pokok diatur dalam Pasal 10 KUHPidana berikut adalah jenis hukuman yang terdapat dalam KUHPidana:¹⁰⁸

- a. Pidana pokok terdiri dari pidana mati, pidana penjara, kurungan dan denda.

¹⁰⁶ Munir Fuady, 2012, *Perbuatan Melawan Hukum*, cet.1, Citra Aditya Bakti, Bandung. hlm. 3

¹⁰⁷ *Ibid* hlm. 7

¹⁰⁸ Leden Marpaung *Op Cit.* hlm. 107

1. Pidana mati

Pidana ini adalah yang terberat dari semua pidana yang diancamkan terhadap berbagai kejahatan yang sangat berat misalnya pembunuhan berencana (Pasal 340 KUHPidana), pencurian dengan kekerasan (Pasal 365 KUHPidana) dan sebagainya.

2. Hukuman penjara

Hukuman ini membatasi kemerdekaan atau kebebasan seseorang yaitu berupa hukuman penjara dan kurungan, hukuman penjara lebih berat dari kurungan karena diancamkan terhadap berbagai kejahatan. Adapun pidana kurungan lebih ringan karena diancamkan terhadap pelanggaran atau kejahatan yang dilakukan karena kelalaian.

3. Hukuman kurungan

Hukuman kurungan lebih ringan dari hukuman penjara. Lebih ringan antara lain dalam hal melakukan pekerjaan yang diwajibkan dan dibolehkan membawa peralatan yang dibutuhkan terhitung sehari-hari misalnya tempat tidur, selimut dan lain-lain.

4. Denda

Hukuman denda selain diancamkan pada pelaku pelanggaran juga diancamkan terhadap kejahatan yang adakalanya sebagai alternatif atau kumulatif. Jumlah yang dapat dikenakan pada hukuman denda ditentukan minimum dua puluh sen, sedang jumlah maksimum tidak ada ketentuannya.¹⁰⁹

¹⁰⁹ *Ibid* hlm. 110

- b. Pidana tambahan terdiri dari pencabutan hak-hak tertentu, perampasan barang-barang tertentu, pengumuman putusan hakim.

Kemampuan bertanggung jawab, menurut KUHPidana 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 dipertanggungjawabkan atas perbuatannya atau jika dilihat dari sudut perbuatannya, perbuatannya itu dapat dipertanggung jawabkan”, disini berlaku asas tiada pidana tanpa kesalahan (*Nulla poena sine culpa*).

Berdasarkan sesuai laporan polisi Nomor: LP/0225/50/III/2021/SPKT/HBS/ 26 Maret 2021 bahwa yang diduga pelaku kecelakaan lalu lintas atas nama Posman Lumban Batu yang diduga telah melanggar Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang unsurnya sebagai berikut:

1. Unsur setiap orang.
2. Unsur mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
3. Menyebabkan orang lain meninggal dunia.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi yaitu dimana Mobil Mitsubishi Pick Up L – 300 BB 8781 DB yang saya kemudikan saat datang dari arah Sidikalang menuju arah Doloksanggul menabrak seorang anak pejalan kaki Boru

Lumbangaol pada saat menyebrang dari sisi kanan jalan menuju sisi kiri jalan. Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas tersebut adalah pada hari Jumat tanggal 26 Maret 2021 sekira Pukul 18.30 Wib di Jalan Umum Doloksanggul – Sidikalang KM. 13 – 14 tepatnya di Desa Hutapaung Utara Kec. Pollung Kab. Humbang Hasundutan.

Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas tersebut adalah pada hari Jumat tanggal 26 Maret 2021 sekira Pukul 18.30 Wib di Jalan Umum Doloksanggul – Sidikalang KM. 13 – 14 tepatnya di Desa Hutapaung Utara Kec. Pollung Kab. Humbang Hasundutan, setelah terjadinya kejadian tersebut langsung pergi meninggalkan tempat kejadian menggunakan Mobil yang saya kemudikan selanjutnya sekira pukul 20.00 Wib Saya pergi ke Kantor Sat Lantas untuk menyerahkan diri.

Proses hukum terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban adalah:¹¹⁰

- a. Memeriksa tersangka yang didampingi oleh pengacara sesuai dengan Pasal 56 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
- b. Menerbitkan Sp. Kap 1X24 jam dan jika tersangka sudah terbukti melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas maka akan menerbitkan Sp. Han
- c. Tahan tersangka ke Rumah Tahanan Negara Polres Humbang Hasundutan

¹¹⁰ Hasil Wawancara Dengan Bapak Bripta Yusril Simanjuntak, SH, Sebagai Kaniit Laka Polres Humbang Hasundutan, Pada Hari Sabtu 29 Mei 2021 Pukul: 11 Wib

- d. Setelah berkas sudah lengkap maka berkas akan dikirim ke Kejaksaan Negeri Humbahas (Tahap 1)
- e. Jika berkas sudah lengkap (P21) dari Kejaksaan Negeri Humbang Hasundutan selanjutnya mengirimkan tersangka dan barang bukti ke Kejaksaan Negeri Humbang Hasundutan (Tahap 2)
- f. Pihak kejaksaan melimpah berkas ke Pengadilan
- g. Sidang dari pengadilan sesuai prosedur hukum.
- h. Putusan / Vonis.

Berdasarkan kasus yang diambil dalam penelitian ini adalah kecelakaan yang mengakibatkan matinya korban, telah diupayakan perdamaian, namun kasus tetap berjalan dan dilimpahkan ke kejaksaan dan dipersidangkan pada pengadilan. Alasannya adalah karena perdamaian dilakukan setelah adanya SPDP yaitu surat pemberitahuan dimulainya penyidikan. Berdasarkan Surat Edaran Kapolri No.7 Tahun 2018 tentang penghentian penyidikan disebutkan dalam proses penyelidikan mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana, fakta dan bukti yang dikumpulkan oleh penyidik tidak memadai maka cukup alasan untuk tidak melanjutkan penyelidikan menjadi penyidikan.

Dalam melaksanakan penghentian penyelidikan, penyidik harus memperhatikan persyaratan dan mekanisme yang berlaku. Menurut Surat Edaran Kapolri No.7 Tahun 2018 tentang penghentian penyidikan persyaratan dalam proses penyelidikan adalah:

1. Laporan polisi, laporan informasi dan pengaduan;
2. Surat perintah tugas;

3. Surat perintah Penyelidikan;
4. Pengumpulan bahan keterangan;
5. Pengumpulan dokumen;
6. Pendapat ahli (jika diperlukan);
7. Laporan hasil Penyelidikan.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat ditarik kesimpulan berdasarkan rumusan masalah yang dibahas yaitu:

1. Aturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban diatur pada Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 106 ayat (2), Pasal 229, Pasal 310 ayat 1 sampai 4 dan Pasal 312 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan.
2. Pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan dilakukan dengan upaya penal yaitu pertanggungjawaban dengan hukuman pidana penjara yang diatur sesuai Pasal 310 ayat (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
3. Kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat Lantas Polres Humbang Hasundutan dilakukan secara Penal, Namun dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban

diupayakan dulu mediasi penal yaitu perdamaian, antara pihak pelaku dan korban maupun keluarga korban, meskipun upaya perdamaian tetap melanjutkan proses hukum pidananya. Upaya hukum Non Penal yaitu: Upaya preventif adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang dalam bentuk konkritnya berupa kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan tempat-tempat rawan, patroli dan pengawalan. Mengingat bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi karena faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan secara simultan maka upaya-upaya pencegahannya pun dapat ditujukan kepada pengaturan komponen-komponen lalu lintas serta sistem lalu lintasnya. Upaya represif (penanggulangan), berupa penindakan terhadap setiap bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas. Upaya represif pada hakikatnya dalam rangka melindungi kecelakaan lalu lintas merupakan upaya akhir yang biasanya disertai dengan upaya penerapan paksa. Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau dalam bentuk pelanggaran kasus kecelakaan lalu lintas.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, peneliti ingin mengemukakan beberapa saran diantaranya sebagai berikut:

1. Perlu adanya kerjasama antara para penegak Hukum dan masyarakat di wilayah Polres Humbang Hasundutan terutama para petinggi masyarakat hukum adat, karena kebanyakan kasus kecelakaan lalu lintas diharapkan diselesaikan secara musyawarah mufakat, melihat para penduduk

bermarga masih menghormati sistem adat yang tinggi, dan juga mengingatkan para masyarakat di Polres Humbang Hasundutan agar mengurangi meminum tuak, karena akan memberikan dampak bagi diri sendiri dan juga orang lain sehingga menyebabkan kecelakaan.

2. Para pengguna jalan harus memiliki etika kesopanan di jalan serta harus mematuhi dan melaksanakan peraturan dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Dalam memanfaatkan jalan, kita harus menyadari bahwa bukan hanya kita saja yang menggunakan jalan tersebut, tetapi setiap orang berhak menggunakannya.
3. Disarankan kepada pihak kepolisian untuk menambahkan marka atau rambu-rambu lalu lintas dan melakukan patroli secara rutin terutama di tempat-tempat yang sepi dan rawan terjadinya kecelakaan sehingga apabila terjadi kecelakaan dapat segera ditangani sehingga dapat memperlancar proses penyidikan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Amiruddin, 2010, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Arif Barda Nawawi, 2005, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- _____, 2007, *Mediasi Pidana (Penal Mediation) dalam Penyelesaian Sengketa/Masalah Perbankan Beraspek Pidana di Luar Pengadilan*, Penerbit Fakultas Hukum UNDIP. Semarang
- _____. 2017. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*. Kencana Prenadamedia Group. Jakarta.
- Chazawi Adami I, 2012, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta,
- _____. II, 2012, *Kejahatan Terhadap Tubuh dan Nyawa*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Djajoesman S, 2016, *Polisi dan Lalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Lembang.
- Ediwarman, 2016, *Monograf Metodologi Penelitian Hukum, Panduan Penulisan Skripsi, Tesis dan Disertasi*, PT. Soft Media, Medan.
- Effendy Marwan, 2014, *Teori Hukum Murni Dari Perspektif Kebijakan, Perbandingan dan Harmonisasi Hukum Pidana*, Gaung Persada Press Group, Jakarta.
- Fuady Munir, 2012, *Perbuatan Melawan Hukum*, cet.1, Citra Aditya Bakti, Bandung
- _____, 2013, *Teori-Teori Besar (Grand Theory) Dalam Hukum*. Prenada Group, Jakarta.
- Hadikusuma Hilman, 2006, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung.
- Hamzah Andi, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- _____, 2009, *Kejahatan Terhadap Nyawa*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.
- _____, 2013, *Peranan Hukum dan Peradilan*, Bina Aksara, Jakarta.

- Hatta M. Ali, 2012, *Peradilan Sederhana Cepat & Biaya Ringan*, Anggota IKAPI, Bandung.
- Ilyas Amir, 2012, *Asas-asas Hukum Pidana*, Rangkang Education, Yogyakarta.
- Kamisa, 2013, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Kartika, Surabaya.
- Kanter dan Sianturi, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia dan Penerapannya*. Storia Grafika. Jakarta.
- Kusmagi Marye Agung, 2010, *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, Cetakan I: Raih Asa Sukses, Jakarta.
- Lubis M. Solly, 1994, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung
- Mahdi, Al, 2013, *Perdamaian Dalam Tindak Pidana Lalu lintas*, Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala.
- Marzuki Peter Mahmud, 2011, *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, Prenada Media Group, Jakarta.
- Marpaung Leden, 2005, *Asas-asas, Teori, Praktik Hukum Pidana*. Sinar Grafika, Jakarta.
- Mertokusumo Sudikno, 2009, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty. Yogyakarta.
- Molloeng Lexy, 1993, *Metodologi Penelitian Kuantitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Moeljatna, 2015, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta. Jakarta.
- Nasution Bahder Johan, 2011, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung.
- Praja S Juhaya, dkk, 2014, *Teori Hukum dan Aplikasinya*, CV. Pustaka Setia. Bandung.
- Prodjodikoro Wirjono, 2013, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung.
- Puspa Yan Pramudya, 2007, *Kamus Hukum Edisi Lengkap Bahasa Belanda-Indonesia- Inggris*, CV Aneka, Semarang
- Raharjo Rinto 2014, *Tertib Lalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta.
- Sadjiono. 2008, *Etika Profesi Hukum*. Laksbang Mediatama. Surabaya.

- Saleh Roeslan, 2013, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta.
- Setiady Tolib, 2010, *Pokok-pokok Hukum Penitensier Indonesia*. Alfabeta, Bandung.
- Sinamo Nomensen, 2010, *Metode Penelitian Hukum dalam Teori dan Praktek*, Jakarta, Bumi Intitama Sejahtera.
- Sodikin Ali, 2007, *Restorative Justice dalam Tindak Pidana Pembunuhan*, Alumni, Bandung.
- Soekanto Soerjono, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- _____, 2009, *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Soesilo. R, 2014, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) serta KomentarKomentarnya Lengkap Pasal demi Pasal*, Politeia, Bogor.
- Sudarto, 2006, *Hukum dan Hukum Pidana*, Alumni, Bandung.
- Suharjo JB, 2012, *Gaya Hidup dan Penyakit Modern*, Cetakan V, Kanisius, Yogyakarta.
- Sulistiono Adi, 2016, *Benang Kusut Lalu Lintas*, Pensil, Jakarta.
- Surayin, 2011, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Yrama Widya, Bandung.
- Syarifin Pipin, 2010, *Hukum Pidana di Indonesia*, Pustaka Setia, Bandung.
- Tim Manajemen Ditlantas Polda Sumut, 2004, *Penuntun Mengikuti Ujian SIM (Teori dan Praktek)*, Yayasan Kemala Bhayangkari Perwakilan Sumatera Utara, Medan.
- Tjahjono Tri, 2011, *Analisis Keselamatan Lalu Lintas*, Lubuk Agung, Bandung.
- Warpani Suwardjoko P, 2012, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung
- Wijayanti Astri, 2011, *Strategi Penulisan Hukum*, Lubuk Agung, Bandung.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang No. 1 Tahun 1946 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan

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

Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Kapolri No. 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Surat Edaran Kapolri Nomor: SE/7/VII/2018 tentang penghentian penyelidikan

Surat Edaran Kapolri Nomor: SE/8/VIII/2018 tanggal 27 Juli 2018 tentang Penerapan Keadilan Restoratif (*Restorative Justice*) Dalam Penyelesaian Perkara Pidana.

C. Jurnal dan Karya Ilmiah

Adelaide Kezia, 2012, *Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol*, Jurnal Ilmiah, Universitas Indonesia.

Amin Rahman, 2020, *Penerapan Keadilan Restoratif Dalam Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Berat Di Kepolisian Resort Metro Jakarta Pusat*, Krtha Bhayangkara| Volume 14 Nomor 1.

Febriani Anis, 2019, *Analisis Hukum Penerapan Sanksi Pidana Oleh Hakim Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kematian*, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, Medan.

Manggala Ryan, 2015, *Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam*, Jurnal Karya Teknik Sipil, Volume 4, Nomor 4.

Putra Kadek Aditya Yasa, 2019, *Penanganan terhadap kecelakaan lalu lintas di Kota Probolinggo*, Sekolah Pascasarjana, Universitas Airlangga Surabaya, Dialektika Vol. 14, No.5.

Sangki Agio V, 2012, *Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*, Lex Crimen Vol.I/No.1/Jan-Mrt, Fakultas Hukum Universitas Sam Ratulangi, Manado.

Septiana Putu Ratih Mahalia, 2019, *Tanggung Jawab Pidana dalam Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas yang Korbanya Meninggal Dunia di Wilayah Hukum Resor Gianyar*, Program Studi Magister (S2) Kenotariatan

Fakultas Hukum Universitas Udayana Acta Comitatus : Jurnal Hukum Kenotariatan, Vol. 4 No. 3 Desember.

Setyowati Dina Lusiana, 2018, *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, Vol. 7, No. 3. Universitas Mulawarman.

Simanjuntak Reza A, 2016, *Penerapan Hukum Terhadap Pelaku Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Sesuai Dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009*, Fakultas Hukum Universitas Udayana, Vo.2 No. 6.

Utomo Nugroho, 2012, *Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Segmen Jalan By-Pass Krian – Balongbendo*, Jurnal Teknik Sipil KERN Vol. 2, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur

D. Website

Harian Tribun, "Jalani Sidang Pertama, Afriyani Takut Dihakimi Masyarakat

<http://hukum.kompasiana.com/2015/01/04/pertanggungjawaban-hukum-pidana-dalam-kasus-pengemudi-kendaraan-yang-mengakibatkan-kecelakaan-lalu-lintas--521380.html>

<https://otomotif.kompas.com/read/2016/08/29/184043415/peran.teknologi.bagi.pengemudi.untuk.cegah.kecelakaan?page=all>

Medan Bisnis, Polres Humbahas Tilang Pengendara,
https://medanbisnisdaily.com/news/online/read/2020/02/25/101588/po-lres_humbahas_tilang_1_321_pengendara/

DATA WAWANCARA

Nama : Briпка Yusril Simanjuntak, SH
Jabatan : Kanit Laka Polres Humbang Hasundutan
Waktu : 29 Mei 2021 Pukul: 11.00 Wib

1. Sudah berapa lama menjadi aparat kepolisian?

Jawab:

Sudah 15 Tahun

2. Berapa jumlah personil di Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan?

Jawab:

Jumlah personil satlantas sebanyak 27 Orang (Data terlampir)

3. Bagaimana aturan hukum pidana tentang kecelakaan lalu lintas?

Jawab:

Pasal 229 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggolongkan macam-macam kecelakaan yakni:

(3) Yang dimaksud dengan "luka ringan" adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang diklasifikasikan dalam luka berat

(4) Yang dimaksud dengan "luka berat" adalah luka yang mengakibatkan korban

- a. Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut
- b. Tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan
- c. Kehilangan salah satu panca indra
- d. Menderita cacat berat atau lumpuh
- e. Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih
- f. Gugur atau matinya kandungan seorang perempuan; atau
- g. Luka yang membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh) hari

Pasal 310 ayat (1), (2), (3), dan (4) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan 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 Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya 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 Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah)
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya 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 Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah)

Pasal 106 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.

Pasal 312 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Pasal 77 KUHP

Kewenangan menuntut pidana hapus, bila sitertuduh meninggal dunia

4. Faktor- faktor apa saja penyebab kecelakaan lalu lintas?

Jawab:

- a. Ngantuk / lelah
- b. Mabuk
- c. Sakit
- d. Penggunaan HP
- e. Menerobos lampu merah
- f. Batas kecepatan
- g. Tidak menjaga jarak
- h. Mendahului
- i. Pindah jalur
- j. Tidak beri isyarat
- k. Tidak utamakan pejalan kaki
- l. Faktor alam
- m. Faktor kendaraan

5. Berapa banyak kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan? Tahun 2018 sampai 2020

Jawab:

- a. Tahun 2018 sebanyak 50 kasus
- b. Tahun 2019 sebanyak 59 kasus
- c. Tahun 2020 sebanyak 38 kasus

6. Berapa banyak kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya korban di Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan? Tahun 2018 sampai 2020?

Jawab:

- a. Tahun 2018 sebanyak 17 kasus
- b. Tahun 2019 sebanyak 25 kasus
- c. Tahun 2020 sebanyak 16 kasus

7. Bagaimana proses hukum dalam penanganan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya korban di Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan?

Jawab:

- a. Memeriksa tersangka yang didampingi oleh pengacara sesuai dengan pasal 56 KUHAP
 - b. Menerbitkan Sp. Kap 1X24 jam dan jika tersangka sudah terbukti melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas maka akan menerbitkan Sp. Han
 - c. Tahan tersangka ke Rumah Tahanan Negara Polres Humbang Hasundutan
 - d. Setelah berkas sudah lengkap maka berkas akan dikirim ke Kejaksaan Negeri Humbahas (Tahap 1)
 - e. Jika berkas sudah lengkap (P21) dari Kejaksaan Negeri Humbang Hasundutan selanjutnya mengirimkan tersangka dan barang bukti ke Kejaksaan Negeri Humbang Hasundutan (Tahap 2)
 - f. Pihak kejaksaan melimpah berkas ke Pengadilan
 - g. Sidang dari pengadilan (beberapa kali)
 - h. Putusan / Vonis
8. Bagaimana pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan?

Jawab:

- a. Melakukan perdamaian
 - b. Menjalani proses hukum sesuai dengan aturan yang berlaku di NKRI
9. Bagaimana kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan?

Jawab:

Perdamaian (hanya meringankan, namun tidak serta merta untuk menghentikan proses penyidikan)

10. Bagaimana upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan?

Jawab:

- a. Melakukan sosialisasi dengan masyarakat secara rutin

- b. Memasang rambu2 rawan laka
- c. Kordinasi dengan Dishub tentang pengadaan marka jalan
- d. Koordinasi Dengan instansi pemerintah terkait tentang upaya penanggulangan tentang Lakalantas

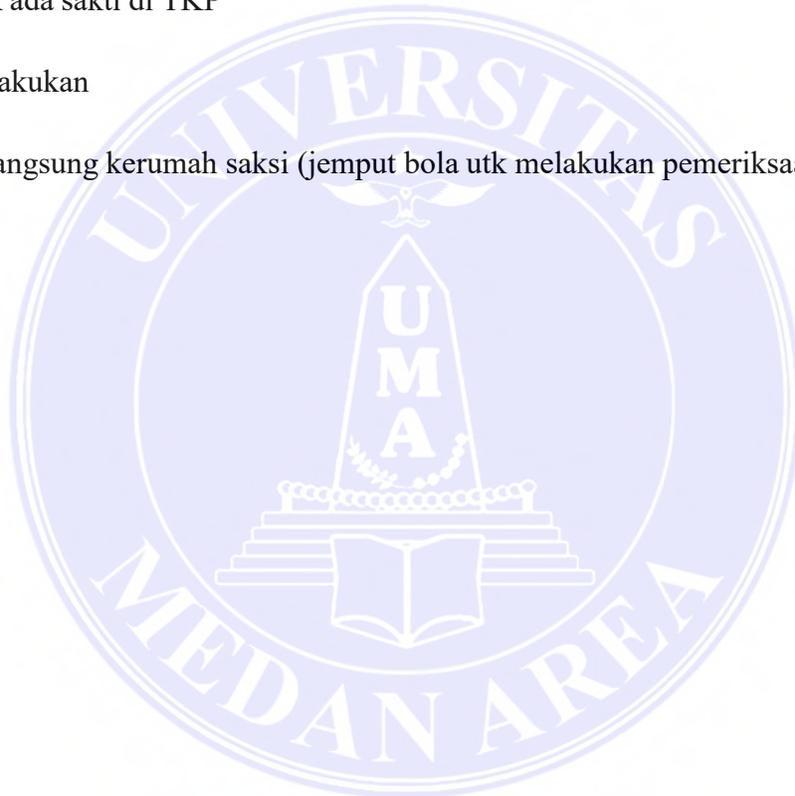
11. Bagaimana hambatan dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban di Sat.Lantas Polres Humbang Hasundutan?

Jawab:

- a. Saksi tidak bisa hadir.
- b. Tidak ada sakti di TKP

Upaya yg dilakukan

Memeriksa langsung kerumah saksi (jemput bola utk melakukan pemeriksaan)



KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SUMATERA UTARA
RESOR HUMBANG HASUNDUTAN
Jalan Siborongborong - Doloksanggul Km 12

DAFTAR ANGGOTA PERSONIL SAT LANTAS TAHUN 2021

NO	NAMA	PANGKAT	NRP	JABATAN	KET
1.	DAHNIAL SARAGIH, S.H.	AKP	75060581	KASAT LANTAS	
2.	KURNIWAN PUTRA, S.H.	IPDA	83030065	KBO SAT LANTAS	
3.	J. TAMPUBOLON	AIPTU	74090057	PS. KANIT DIKYASA	
4.	YUSRI L. SIMANJUNTAK, SH.	BRIPKA	87010456	PS. KANIT LAKA	
5.	JOSUA BUTAR BUTAR	BRIPTU	97080298	BANIT LAKA	
6.	IRWAN A. SARAGIH	BRIPTU	96030681	BANIT LAKA	
7.	ROY ENGGO TUMANGGOR	BRIPTU	95030797	PS. KAURMINTU	
8.	EBINHOT NAPITU	BRIGADIR	87091376	BENMA	
9.	OMAR DANI PUTRA	BRIPTU	96010760	BAUR SAMSAT	
10.	VINA L. PURBA	BRIPTU	96010748	BAUR SAMSAT	
11.	ARIANTO SIHOMBING	BRIGADIR	90100036	BENTU SIM	
12.	SUPRIADI	BRIGADIR	89050680	BAUR SIM	
13.	DEBY TANTRI	BRIPTU	97080062	BAUR SIM	
14.	N. TAMBUNAN	AIPDA	81080269	PS. KANIT TURJAWALI	
15.	JUSTINUS MARBUN	BRIGADIR	87011513	BA SAT LANTAS	
16.	EVANANTA TARIGAN	BRIGADIR	87121297	BA SAT LANTAS	
17.	TIONG JUN HOLFAR	BRIGADIR	87061408	BA SAT LANTAS	
18.	JENSRICO MANURUNG	BRIPTU	95110179	BA SAT LANTAS	
19.	M. RAHMAT MAHA	BRIPTU	94101132	BA SAT LANTAS	
20.	M.RASYID SIREGAR	BRIPTU	96090741	BA SAT LANTAS	
21.	YUDHISTIRA WIRA UTAMA	BRIPTU	95010969	BA SAT LANTAS	
22.	HENDRA CIPTA TARIGAN	BRIPTU	94081226	BA SAT LANTAS	
23.	EVAN L. ALDA	BRIPDA	98060094	BA SAT LANTAS	
24.	JESAYA PUTRA TARIGAN	BRIPDA	97070816	BA SAT LANTAS	
25.	DUNLES FS. MARPAUNG	BRIPDA	98060435	BA SAT LANTAS	
26.	MUS MULYADI	AIPDA	69060428	KAPOS LANTAS PAKKAT	
27.	SANDRO LUBIS	BRIGADIR	86091863	BAPOS LANTAS PAKKAT	

Dikeluarkandi : Tapian Nauli
pada tanggal : Mei 2021

a.n. KEPALA KEPOLISIAN RESOR HUMBANG HASUNDUTAN
KASAT LANTAS

DAHNIAL SARAGIH, S.H
AJUN KOMISARIS POLISI NRP 75060581

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
MARKAS BESAR



SURAT EDARAN
Nomor: SE/ 7 /VII/2018

tentang

PENGHENTIAN PENYELIDIKAN

1. Rujukan:
 - a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang KUHP;
 - b. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana;
 - c. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 - d. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana;
 - e. Peraturan Kepala Badan Reserse Kriminal Polri Nomor 3 Tahun 2014 tentang Standar Operasional Prosedur Pelaksanaan Penyidikan Tindak Pidana.
2. Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas, dengan ini diberitahukan sebagai berikut:
 - a. bahwa dalam proses penyelidikan mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana, fakta dan bukti yang dikumpulkan oleh penyidik tidak memadai, maka cukup alasan untuk tidak melanjutkan penyelidikan menjadi penyidikan;
 - b. bahwa penghentian penyelidikan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dilakukan guna memberikan kepastian hukum;
 - c. bahwa.....

- c. bahwa dalam melaksanakan penghentian penyelidikan, penyelidik harus memperhatikan persyaratan dan mekanisme yang berlaku.
3. Berdasarkan uraian sebagaimana dimaksud pada angka 2, diberitahukan bahwa dalam melaksanakan penghentian penyelidikan harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
- a. persyaratan dalam proses Penyelidikan:
- 1) Laporan Polisi, Laporan Informasi dan Pengaduan;
 - 2) Surat Perintah Tugas;
 - 3) Surat Perintah Penyelidikan;
 - 4) pengumpulan bahan keterangan;
 - 5) pengumpulan dokumen;
 - 6) pendapat ahli (jika diperlukan);
 - 7) laporan hasil penyelidikan.
- b. mekanisme penghentian penyelidikan:
- 1) Penyelidik membuat laporan hasil penyelidikan guna menentukan apakah peristiwa tersebut dapat ditingkatkan ke proses penyidikan atau tidak;
 - 2) Penyidik melakukan gelar perkara biasa dan dapat melibatkan Fungsi Pengawas dan Fungsi Hukum pada tingkat:
 - a) Mabes Polri oleh Direktorat;
 - b) Polda oleh Subdit;
 - c) Polres oleh Satuan;
 - d) Polsek oleh Unit.

3). menerbitkan

SURAT EDARAN KAPOLRI
NOMOR : SE/ 7 /VII/2018
TANGGAL: 27 JULI 2018

- 3) menerbitkan Administrasi, meliputi:
 - a) Laporan Hasil Gelar Perkara (absensi, dokumentasi dan notulen gelar);
 - b) Surat Perintah Penghentian Penyelidikan (SP2 Lid) dengan alasan tidak ditemukan peristiwa pidana;
 - c) Surat Pemberitahuan Penghentian Penyelidikan diberikan kepada pelapor.
 - c. apabila pelapor maupun penyelidik menemukan fakta dan bukti baru (novum), maka penyelidikan dapat dibuka kembali melalui mekanisme gelar perkara dengan menerbitkan Surat Perintah Penyelidikan Lanjutan;
 - d. untuk Surat Ketetapan Penghentian Penyelidikan sebagaimana tercantum dalam lampiran Surat Edaran ini.
4. Demikian untuk menjadi maklum dan agar diperhatikan serta dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab.

Dikeluarkan di: Jakarta

pada tanggal : 27 Juli 2018

KEPALA KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

Kepada Yth.:

Prof. H. MUHAMMAD TITO KARNAVIAN, Ph.D.
JENDERAL POLISI

Distribusi A,B,C dan D Mabes Polri.

FORMAT SURAT KETETAPAN PENGHENTIAN PENYELIDIKAN

KOPSTUK



SURAT KETETAPAN

Nomor: S.Tap/...../bulan/tahun

tentang

PENGHENTIAN PENYELIDIKAN

Menimbang : bahwa berdasarkan hasil pemeriksaan pada tingkat penyelidikan, dipandang perlu untuk menghentikan penyelidikan dengan menerbitkan, Surat Ketetapan Penghentian Penyelidikan.

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (1) huruf a angka 4, Pasal 75 dan Pasal 102 Undang-Undang Nomor 8 tahun 1981 tentang KUHP;
2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
3. Laporan Polisi Nomor: LP..... tanggal; atau Laporan Informasi Nomor:LI..... tanggal.....;
4. Surat Perintah Penyelidikan Nomor: SP.Lidik/...../bulan...../ tahun..../ Bareskrim, tanggal....,bulan...., tahun....;
5. Gelar perkara tanggal

Memperhatikan: hasil gelar perkara penyelidikan atas laporan/pengaduan..... (di isi sesuai perkara).

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : 1. menghentikan penyelidikan atas laporan/pengaduan: a.n.Pelapor..... terhitung mulai tanggal*) atas terlapor.....*):
a. nama :
jenis kelamin :
pekerjaan :
kewarganegaraan :
alamat :

NOMOR : SE/ 7 /VI/2018

TANGGAL : 27 JULI 2018

2

SURAT KETETAPAN

NOMOR : S.TAP/...../...../...../

TANGGAL : BULAN TAHUN

- b. nama :
- jenis kelamin :
- pekerjaan :
- kewarganegaraan :
- alamat :

- 2. memberitahukan penghentian penyelidikan kepada pelapor.
- 3. surat ketetapan penghentian penyelidikan ini berlaku sejak tanggal dikeluarkan.

Selesai.

Ditetapkan di : Jakarta*)
pada tanggal :

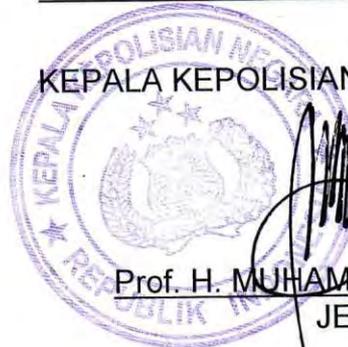
DIREKTUR TINDAK PIDANA*)
SELAKU PENYIDIK

NAMA
PANGKAT/ NRP

*) disesuaikan

Dikeluarkan di: Jakarta
pada tanggal : 27 Juli 2018

KEPALA KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA



Prof. H. MUHAMMAD TITO KARNAVIAN, Ph.D.
JENDERAL POLISI

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 16/12/21

- 1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
- 2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
- 3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
MARKAS BESAR



SURAT EDARAN

Nomor: SE/ 81 /VII/2018

tentang

PENERAPAN KEADILAN RESTORATIF (*RESTORATIVE JUSTICE*) DALAM
PENYELESAIAN PERKARA PIDANA

1. Rujukan:

- a. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana;
- b. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- c. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
- d. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak;
- e. Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan;
- f. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2012 tentang Manajemen Penyidikan Tindak Pidana.

2. Sehubungan dengan rujukan tersebut di atas, dengan ini diberitahukan sebagai berikut:

- a. bahwa proses penyelidikan dan penyidikan tindak pidana, merupakan pintu *entry point* dari suatu penegakan hukum pidana melalui sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) di Indonesia. Oleh karena itu, proses penyelidikan dan penyidikan suatu tindak pidana merupakan kunci utama penentuan dapat tidaknya suatu perkara pidana dilanjutkan ke proses penuntutan dan peradilan pidana guna mewujudkan tujuan hukum yaitu keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan dengan tetap mengedepankan asas peradilan yang sederhana, cepat dan biaya ringan;

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

b. bahwa
Document Accepted 16/12/21

SURAT EDARAN KAPOLRI
NOMOR : SE/ 0 /VII/2018
TANGGAL: 27 JULI 2018

- b. bahwa perkembangan sistem dan metode penegakan hukum di Indonesia menunjukkan adanya kecenderungan mengikuti perkembangan keadilan masyarakat terutama berkembangnya prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) yang merefleksikan keadilan sebagai bentuk keseimbangan hidup manusia, sehingga perilaku menyimpang dari pelaku kejahatan dinilai sebagai perilaku yang menghilangkan keseimbangan. Dengan demikian model penyelesaian perkara yang dilakukan adalah upaya mengembalikan keseimbangan tersebut, dengan membebani kewajiban terhadap pelaku kejahatan dengan kesadarannya mengakui kesalahan, meminta maaf, dan mengembalikan kerusakan dan kerugian korban seperti semula atau setidaknya menyerupai kondisi semula, yang dapat memenuhi rasa keadilan korban;
- c. bahwa perkembangan konsep penegakan hukum dalam sistem penegakan hukum pidana di berbagai negara yang mengadopsi prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) serta seiring dengan timbulnya berbagai permasalahan dalam proses penegakan hukum pidana di Indonesia seperti Lembaga Pemasyarakatan yang *over capacity*, tunggakan perkara yang semakin meningkat, jumlah penegak hukum yang tidak seimbang dengan perkembangan perkara, biaya perkara yang tidak mampu mendukung peningkatan perkara dan sebagainya, membawa dampak pada perubahan kultur hukum masyarakat terutama cara pandang masyarakat Indonesia terhadap proses penegakan hukum pidana;
- d. bahwa dalam rangka menjawab perkembangan kebutuhan hukum masyarakat serta memenuhi rasa keadilan semua pihak, Kepolisian Negara Republik Indonesia selaku institusi yang diberikan kewenangan selaku penyidik dan penyidik serta koordinator dan pengawas penyidikan tindak pidana, merasa perlu untuk merumuskan konsep baru dalam sistem penegakan hukum pidana terutama proses penyelidikan dan penyidikan tindak pidana yang mampu mengakomodir nilai-nilai keadilan dalam masyarakat sekaligus memberikan kepastian hukum terutama kepastian proses;

e. bahwa

SURAT EDARAN KAPOLRI
NOMOR : SE/ 8 /VII/2018
TANGGAL: 27 JULI 2018

- e. bahwa penerapan prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam konsep penyelidikan dan penyidikan tindak pidana demi mewujudkan kepentingan umum dan rasa keadilan masyarakat yang belum memiliki landasan hukum dan dapat dijadikan pedoman pelaksanaannya serta dalam rangka mewujudkan ketidakteragaman pemahaman dan penerapan keadilan restoratif (*restorative justice*) di lingkungan Kepolisian Negara Republik Indonesia, diperlukan produk yang berkekuatan hukum sebagai pedoman bagi penyidik dan penyidik Polri yang melaksanakan, termasuk jaminan perlindungan hukum serta pengawasan pengendalian;
- f. bahwa prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) tidak bisa dimaknai sebagai metode penghentian perkara secara damai, tetapi lebih luas pada pemenuhan rasa keadilan semua pihak yang terlibat dalam perkara pidana melalui upaya yang melibatkan korban, pelaku dan masyarakat setempat serta penyidik/penyidik sebagai mediator, sedangkan penyelesaian perkara salah satunya dalam bentuk perjanjian perdamaian dan pencabutan hak menuntut dari korban perlu dimintakan penetapan hakim melalui jaksa penuntut umum untuk menggugurkan kewenangan menuntut dari korban, dan penuntut umum;
- g. bahwa berbagai metode penyelesaian perkara pidana yang mencerminkan penerapan prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) dan dapat dijadikan acuan dalam penerapan prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) terhadap perkara pidana adalah sebagai berikut:
- 1) Pasal 76 ayat (1) KUHP bahwa kecuali dalam hal putusan hakim masih mungkin diulangi, orang tidak boleh dituntut dua kali karena perbuatan yang oleh hakim Indonesia terhadap dirinya telah diadili dengan putusan yang menjadi tetap;
 - 2) Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak pada tingkat penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan anak di pengadilan negeri wajib diupayakan diversi;
 - 3) Pasal

- 3) Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia bahwa Sertifikat Jaminan Fidusia mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap;
- 4) Pasal 51 ayat (7) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus bagi Provinsi Papua bahwa untuk membebaskan pelaku pidana dari tuntutan pidana menurut ketentuan hukum pidana yang berlaku, diperlukan pernyataan persetujuan untuk dilaksanakan dari Ketua Pengadilan Negeri yang mewilayahinya yang diperoleh melalui Kepala Kejaksaan Negeri yang bersangkutan dengan tempat terjadinya peristiwa pidana;
- h. bahwa pelaksanaan kewenangan penyelidikan dan/atau penyidikan tindak pidana oleh Penyidik Polri yang menerapkan prinsip keadilan restoratif (*restorative justice*) dalam metode penyidikannya dapat didasarkan pada ketentuan sebagai berikut:
 - 1) Pasal 7 ayat (1) huruf j Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, bahwa penyidik karena kewajibannya mempunyai wewenang mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab;
 - 2) Pasal 16 ayat (1) huruf L dan Pasal 18 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Pasal 5 ayat (1) angka 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana bahwa tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1) huruf L adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut:
 - a. tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
 - b. selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;
 - c. harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
 - d. pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; dan
 - e. menghormati hak asasi manusia.

- 3) Pasal 18 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, bahwa untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri. Pasal 18 ayat (2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang undangan serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 - 4) Pasal 22 ayat (2) huruf b dan c Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan dinyatakan bahwa setiap penggunaan diskresi pejabat pemerintahan, bertujuan untuk mengisi kekosongan hukum dan memberikan kepastian hukum.
3. Berkenaan dengan uraian pada angka 2 di atas, diberitahukan/dipermauklumkan untuk penyelesaian perkara dengan pendekatan *Restorative Justice* agar tidak memunculkan keberagaman administrasi penyelidikan/penyidikan dan perbedaan interpretasi para penyidik serta penyimpangan dalam pelaksanaannya, diperlukan pedoman penanganan sebagai berikut:
- a. terpenuhi syarat materiil yaitu:
 - 1) tidak menimbulkan keresahan masyarakat dan tidak ada penolakan masyarakat;
 - 2) tidak berdampak konflik sosial;
 - 3) adanya pernyataan dari semua pihak yang terlibat untuk tidak keberatan, dan melepaskan hak menuntutnya di hadapan hukum;
 - 4) prinsip pembatas:
 - a) pada pelaku:
 - 1) tingkat kesalahan pelaku relatif tidak berat, yakni kesalahan (*schuld* atau *mensrea* dalam bentuk kesengajaan (*dolus* atau *opzet*) terutama kesengajaan sebagai maksud atau tujuan (*opzet als oogmerk*);
 - 2) pelaku bukan residivis;

- b) pada Tindak Pidana dalam proses:
 - 1) penyelidikan;
 - 2) penyidikan sebelum SPDP dikirim ke Penuntut Umum;
- b. terpenuhi syarat formil yaitu:
 - 1) Surat Permohonan Perdamaian kedua belah pihak (pelapor dan terlapor);
 - 2) Surat Pernyataan Perdamaian (akte dading) dan penyelesaian perselisihan para pihak yang berperkara (pelapor, dan/atau keluarga pelapor, terlapor dan/atau keluarga terlapor dan perwakilan dari tokoh masyarakat) diketahui oleh atasan penyidik;
 - 3) Berita Acara Pemeriksaan Tambahan pihak yang berperkara setelah dilakukan penyelesaian perkara melalui keadilan restoratif (*Restorative Justice*);
 - 4) rekomendasi gelar perkara khusus yang menyetujui penyelesaian keadilan restoratif (*Restorative Justice*);
 - 5) pelaku tidak keberatan atas tanggungjawab, ganti rugi, atau dilakukan dengan sukarela;
 - 6) semua tindak pidana dapat dilakukan *Restorative Justice* terhadap kejahatan umum yang tidak menimbulkan korban manusia;
- c. mekanisme penerapan keadilan restoratif (*Restorative Justice*):
 - 1) setelah menerima permohonan perdamaian kedua belah pihak (pelapor dan terlapor) yang ditandatangani di atas meterai, lakukan penelitian administrasi syarat formil penyelesaian perkara melalui keadilan restoratif (*Restorative Justice*);
 - 2) permohonan perdamaian setelah persyaratan formil terpenuhi diajukan kepada atasan penyidik untuk mendapatkan persetujuan;
 - 3) setelah permohonan disetujui oleh atasan penyidik (Kabareskrim/Kapolda/Kapolres), kemudian ditetapkan waktu pelaksanaan penandatanganan pernyataan perdamaian;
 - 4) pelaksanaan konferensi yang menghasilkan perjanjian kesepakatan yang ditandatangani semua pihak yang terlibat;
 - 5) membuat

- 5) membuat nota dinas kepada pengawas penyidik atau Kasatker perihal permohonan dilaksanakan gelar perkara khusus untuk tujuan penghentian perkara;
- 6) melaksanakan gelar perkara khusus dengan peserta pelapor, dan/atau keluarga pelapor, terlapor dan/atau keluarga terlapor dan perwakilan dari tokoh masyarakat yang ditunjuk oleh penyidik, penyidik yang menangani dan perwakilan dari fungsi pengawas internal dan fungsi hukum dan unsur pemerintahan bila diperlukan;
- 7) menyusun kelengkapan administrasi dan dokumen gelar perkara khusus serta laporan hasil gelar perkara;
- 8) menerbitkan Surat Perintah Penghentian Penyelidikan/Penyidikan dan Surat Ketetapan Penghentian Penyelidikan/Penyidikan dengan alasan *Restorative Justice*;
- 9) untuk perkara pada tahap penyelidikan, penyidik menerbitkan Surat Perintah Penghentian Penyelidikan dan Surat Ketetapan Penghentian Penyelidikan yang ditandatangani oleh:
 - a) Direktur Reserse Kriminal pada tingkat Mabes Polri;
 - b) Direktur Reserse Kriminal pada tingkat Polda;
 - c) Kapolres, pada tingkat Polres dan Polsek;
- 10) untuk perkara pada tahap penyidikan, penyidik menerbitkan Surat Perintah Penghentian Penyidikan dan Surat Ketetapan Penghentian Penyidikan sebagaimana tercantum dalam Lampiran Surat Edaran Ini, yang ditandatangani oleh:
 - a) Direktur Reserse Kriminal pada tingkat Mabes Polri;
 - b) Direktur Reserse Kriminal, pada tingkat Polda;
 - c) Kapolres, pada tingkat Polres dan Polsek;
- 11) mencatat ke dalam buku register baru B-19 sebagai perkara keadilan restoratif (*restorative justice*) dihitung sebagai penyelesaian perkara.

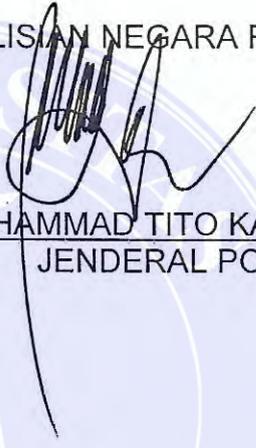
SURAT EDARAN KAPOLRI
NOMOR : SE/ 8 /VII/2018
TANGGAL: 27 JULI 2018

4. Terkait dengan administrasi penyelesaian Keadilan Restoratif (*Restorative Justice*) dilaksanakan sesuai dengan format yang ditetapkan Kabareskrim Polri.
5. Demikian agar diperhatikan dan dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab.

Dikeluarkan di: Jakarta
pada tanggal : 27 Juli 2018

KEPALA KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

Kepada Yth.:


Prof. H. MUHAMMAD TITO KARNAVIAN, Ph.D.
JENDERAL POLISI

Distribusi A,B,C dan D Mabes Polri.



I. FORMAT SURAT PERINTAH PENGHENTIAN PENYIDIKAN

KOPSTUK

"PRO JUSTITIA"



SURAT PERINTAH PENGHENTIAN PENYIDIKAN

Nomor.: SPPP/ /bulan/tahun

Pertimbangan: Bahwa berdasarkan keterangan dari terlapor terkait dengan.....
Berdasarkan rekomendasi gelar perkara biasa di tanggal
..... dimana penyidik agar memberikan kepastian hukum dengan
menghentikan penyidikan, sehingga perlu mengerluarkan surat ketetapan ini.

- Dasar :
1. Pasal 7 ayat (1) huruf i, dan Pasal 109 ayat (2) KUHP;
 2. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 3. Laporan Polisi Nomor : LP/100/IV/2018/Bareskrim tanggal 18 April 2018;
 4. Surat Perintah Penyidikan Nomor : Sprindik/ .../.../.../..... tanggal
Bulan.... Tahun;
 5. Hasil Gelar Perkara tanggal terhadap Laporan Polisi Nomor:
tanggal

DIPERINTAHKAN

- Kepada :
1. PANGKAT.... NAMA....., NRP.
JABATAN.....
 2. PANGKAT.... NAMA....., NRP.
JABATAN.....

LAMPIRAN SURAT EDARAN KAPOLRI
NOMOR :SE/ 8 MII/2018
TANGGAL: 27 JULI 2018

2

SURAT PERINTAH
NOMOR :S.PPP/...../...../...../
TANGGAL: BULAN TAHUN

3. PANGKAT... NAMA....., NRP.
JABATAN.....

4. Dst.....

- Untuk :
1. menghentikan penyidikan terhadap Laporan Polisi Nomor :, tanggal dikarenakan diselesaikan perkara tersebut dengan keadilan restorativ (Restorative Justice);
 2. apabila dikemudian hari dinyatakan membuka kembali penyidikan berdasarkan putusan praperadilan yang berkekuatan hukum tetap, maka penyidikan terhadap kasus ini akan dilanjutkan kembali;
 3. melaksanakan perintah ini dengan sebaik-baiknya dan penuh rasa tanggung jawab;
 4. surat perintah ini berlaku sejak tanggal di keluarkan.

Selesai.

Dikeluarkan di: Jakarta
Pada tanggal : Bulan Tahun

DIREKTUR

Yang Menerima Perintah

Selaku Penyidik

NAMA.....
PANGKAT NRP.

NAMA.....
PANGKAT NRP.