

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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 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. 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.¹

Lalu lintas ialah salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan satu masalah yang berskala nasional dan berhubungan dengan perkembangan masyarakat. Hal yang paling penting dibicarakan dalam lalu lintas adalah masalah kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian. Pelaku dalam kecelakaan lalu lintas bisa di

¹ <http://id.wikipedia.org/wiki/Arahlalulintas>, diakses tanggal 22 Februari 2016 pukul 13.20 wib.

proses hukum dan juga bisa dilakukan *restorative justice* atau upaya penyelesaian di luar pengadilan.

Berdasarkan Lembaga Transportasi Indonesia, terdapat 4 (empat) faktor penyebab kecelakaan, yakni faktor kendaraan, faktor jalan, faktor manusia dan faktor alam. Keempat faktor tersebut, faktor manusia yang menjadi faktor utama penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas, oleh sebab itu diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif.² Jalan tol adalah suatu jalan yang dikhususkan untuk kendaraan bersumbu lebih dari dua dan bertujuan untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari satu tempat ke tempat lain. Kecelakaan merupakan sebuah kelalaian, yang mana kelalaian juga merupakan sebuah tindak pidana tentunya ada pertanggungjawaban pidana. Pada prinsipnya, setiap pelanggaran terhadap aturan hukum pidana dapat diambil tindakan oleh aparat penegak hukum tanpa ada pengaduan atau laporan dari pihak yang dirugikan.

Di Indonesia pengaturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional diatur di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini menjadi dasar dan pedoman dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas secara jelas telah diatur dalam undang-undang tersebut. Dengan diberlakukannya undang-undang tersebut diharapkan masyarakat dapat

²Badan Intelejen Negara Republik Indonesia, *Kecelakaan Lalu lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*, Jakarta, 2012, hlm.45.

mematuhi serta mentaati keseluruhan aturan hukum mengenai berkendara atau berlalu lintas di Indonesia sehingga dapat terciptanya keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.³ Sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah 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.

Terkait dengan sanksi pidana bagi pelaku kecelakaan lalu lintas di jalan tol terhadap pejalan kaki diatur dalam ketentuan Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagai berikut:

Pasal 310

- (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 (dua juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara

³Feriansyach, “*Sejarah Singkat Regulasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia*”, (<http://feriansyach.wordpress.com>), 20 Februari 2016.

paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 12.000.000 (dua belas juta rupiah).⁴

Pemerintah sebagai penyelenggara Negara, turut berupaya untuk meminimalisir tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Melalui program Dekade Keselamatan Jalan 2011-2020, yang dicanangkan oleh Wakil Presiden di Jakarta pada 20 Juni 2011 lalu, pemerintah menargetkan penurunan fasilitas hingga 50 persen pada 2020. Dengan tahun basis 2010 yang menelan 31.234 korban jiwa, pada 2020 fatalitas atau korban jiwa kecelakaan lalu lintas seharusnya sekitar 15.000 jiwa.⁵

Saat ini, banyak sekali kecelakaan transportasi yang terjadi terutama berkaitan dengan transportasi darat. Hampir setiap media televisi menyampaikan berita kecelakaan terutama para pengguna motor maupun para pengguna mobil seiring dengan padatnya penduduk ditambah lagi dengan bertambahnya kendaraan. Hal itu membuat rawannya kecelakaan karena tidak sedikit pengguna jalan raya maupun pengguna jalan khusus (Tol) yang tidak menaati peraturan lalu lintas yang ada dan mengendarai kendaraannya dengan ugal-ugalan sehingga dapat merugikan dirinya sendiri maupun orang lain.⁶

Beberapa contoh pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan timbulnya kecelakaan serta merugikan banyak pihak diantaranya adalah :

⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hlm. 94.

⁵ *Ibid*, hlm. 46.

⁶<http://www.anneahira.com/permasalahantransportasi.htm>, akses 21 Februari 2016 pukul 20.15 wib.

1. Kasus Kecelakaan Anak Bungsu Mantan Menteri Koordinator Perekonomian Hatta Rajasa yaitu Rasyid. Kecelakaan maut terjadi di Km 3,5 Tol Jagorawi, Selasa 1 Januari 2013 pagi, Rasyid mengendarai BMW X5 B 272 HR jenis SUV menabrak angkutan umum berpelat hitam Daihatsu Luxio F 1622 CY mengakibatkan 2 orang tewas, yaitu Muhammad Raihan (1,5) dan seorang kakek dua cucu bernama Harun (57), dan 3 orang luka-luka.⁷
2. Kasus Kecelakaan yang dilakukan anak Ahmad Dhani yaitu Abdul Qodir Jaelani atau Dul. Kronologisnya adalah mobil jenis Lancer yang dikemudikan oleh Dul mengalami kecelakaan beruntun dengan Gran Max dan Avanza, terjadi di KM 8 Tol Jagorawi, di jalur 3 dan 4 arah Jakarta. Diketahui 5 orang tewas dan Dul berada di salah satu mobil yang terlibat kecelakaan mengalami patah tulang. Saat itu polisi memastikan bahwa pengemudi Lancer adalah Dul yang masih dibawah umur (13 tahun).⁸

Adapun dalam penelitian penulisan hukum berupa usulan proposal ini, penulis akan melakukan penelitian tentang tindak pidana karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas di jalan tol yang mengakibatkan hilangnya nyawa seseorang. Kejadiannya berawal pada hari Rabu tanggal 14 Oktober 2015 sekitar pukul 12.15 wib di jalan Tol Pejagan KM 231 jurusan Pejagan menuju arah Kanci termasuk Desa Hulubanteng Kidul Kec. Pabuaran

⁷Mushlihin, “Kejanggalan Kecelakaan Anak ‘Jetset’ di Tol Jagorawi”, (<http://mushlihin.com>), akses 29 Februari 2016.

⁸“Ini Kronologi Kecelakaan Beruntun yang Melibatkan Anak Ahmad Dhani”, (detiknews.com).

Kabupaten Cirebon, kendaraan sedan BMW No. Pol.: BA-999-VR yang dikemudikan oleh Sdr. NASA GRAHA WIGUNA Bin WAWAN DARMAWAN saat melaju di jalan Tol Pejagan KM 231 jurusan Pejagan menuju ke arah Kanci terjadi oleng ke kiri keluar dari badan jalan kemudian menabrak dari arah belakang 6 (enam) orang perempuan petani yang sedang berjalan beriringan di sisi sebelah kiri jalan Tol Pejagan, dan kemudian kendaraan sedan BMW tersebut masuk ke dalam parit dan berhenti setelah menabrak batu di dalam parit, akibat dari terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut mengakibatkan 5 (lima) orang meninggal dunia. Atas kecelakaan tersebut 2 (dua) orang perempuan pejalan kaki meninggal dunia di tempat kejadian, dan 3 (tiga) orang perempuan pejalan kaki yang mengalami luka berat, meninggal dunia di Rumah Sakit Umum Gunung jati Cirebon, dan 1 (satu) orang perempuan pejalan kaki hanya mengalami luka ringan.⁹

Perbuatan Terdakwa sebagaimana tersebut diatas, diatur dan diancam pidana yaitu Kesatu : Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Kedua : Pasal 310 ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal yang patut di teliti kejelasannya adalah mengenai hukuman yang dijatuhkan kepada Terdakwa yang karena kelalaiannya mengakibatkan korban luka ringan dan meninggal dunia, hanya dijatuhkan hukuman pidana penjara 1 bulan 15 hari.

⁹Putusan Hakim Nomor 445/PID.SUS/2015/PN.SBR Akses 29 Februari 2016.

Berdasarkan uraian-uraian di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengangkat judul : **Analisis Yuridis Putusan Hakim Pengadilan Negeri Sumber No. 445/PID.SUS/2015/PN.SBR Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Jalan Tol Pejagan Terhadap Korban Pejalan Kaki Dengan Terdakwa Nasa Graha Wiguna.**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, penulis merumuskan masalah berupa identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Apakah penjatuhan sanksi pidana 1 bulan 15 hari terhadap Nasa Graha Wiguna sudah memenuhi rasa keadilan masyarakat ?
2. Hal-hal apa saja yang harus dipenuhi oleh Hakim dalam membuat pertimbangan hukum untuk menjatuhkan sanksi pidana ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan mengkaji penjatuhan sanksi pidana 1 bulan 15 hari terhadap terdakwa Nasa Graha Wiguna sudah memenuhi rasa keadilan di masyarakat;
2. Untuk mengetahui dan mengkaji hal-hal yang harus dipenuhi oleh Hakim dalam membuat pertimbangan hukum untuk menjatuhkan sanksi pidana.

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar teoritis yang berkaitan dengan pertimbangan hakim terhadap memutus perkara pidana berdasarkan Pasal 310 ayat (4) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Kegunaan Secara Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan akan memberikan gambaran dan bahan pertimbangan bagi para penegak hukum khususnya terkait dengan tindak pidana karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

E. Kerangka Pemikiran

Pancasila sebagai dasar filosofis Negara Republik Indonesia menjadi tonggak dan nafas bagi pembuatan aturan-aturan hukum. Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain yang menyebabkan kerusakan, mengakibatkan luka ringan, berat bahkan orang lain meninggal dunia.¹⁰ Sedangkan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah 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.¹¹ Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan

¹⁰ <https://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaanlululintas> , diakses 25 Februari 2016 pukul 19.45 wib.

¹¹UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 angka 24, hlm 3

dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan.¹²

Mengingat Negara Republik Indonesia adalah Negara hukum yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945, yang menjunjung tinggi hukum hak-hak asasi manusia serta menjamin segala warga Negara sama kedudukannya di dalam hukum. Kehidupan manusia harus adanya hukum agar tegaknya keadilan, kebenaran dan ketertiban dalam masyarakat yang diarahkan untuk kesadaran hukum, kepastian hukum serta bantuan hukum guna mewujudkan tatanan hukum nasional yang mengabdikan kepada kepentingan nasional. Sebagaimana yang termuat dalam pembukaan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 alinea ke-4 berisi :

Kemudian daripada itu, untuk membentuk suatu Pemerintahan Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah kemerdekaan kebangsaan Indonesia itu di dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan Yang Adil Dan Beradab, Persatuan Indonesia, dan Kerakyatan Yang Dipimpin Oleh Hikmat Kebijaksanaan Dalam Permusyawaratan Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan Bagi Seluruh Rakyat Indonesia.¹³

Dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen ke-3 dikatakan bahwa “Negara Indonesia adalah negara hukum”.¹⁴ Negara hukum berarti negara yang berdiri di atas hukum dimana dapat menjamin keadilan bagi warga negaranya.¹⁵

¹²*Ibid.*

¹³ Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia, *Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, Sekretariat Jenderal MPR RI, Jakarta, 2012, hlm. 03.

¹⁴ Andi Hamzah, *Bunga Rampai Hukum Pidana Dan Acara Pidana*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1986, hlm. 133.

¹⁵ Moh. Kusnardi, *Pengantar Hukum Tata Negara Indonesia*, Sinar Jaya, Jakarta, 1983, hlm.153.

Sebagai negara yang berdasarkan hukum itu maka prinsip “*rule of law*” harus dipegang secara teguh. Prinsip ini terjelma dalam tiga unsur utamanya, yaitu:

1. Pengakuan dan perlindungan hak asasi manusia
2. Peradilan yang bebas dan tidak memihak
3. Legalitas dalam arti hukum, baik formil maupun materil.

Pengaturan lalu lintas jalan adalah salah satu tujuan negara hukum agar lalu lintas jalan dapat menjadi masalah bagi manusia. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan agar terciptanya keamanan dan ketertiban dalam menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu, jika pelanggaran lalu lintas terjadi sudah sepantasnya ada.

Sanksi hukum yang harus diterapkan terhadap pelaku, terlebih apabila mengakibatkan korban meninggal dunia, seperti yang dirumuskan dalam Pasal 359 ayat (1) KUHP yang berbunyi “Barangsiapa, karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.”¹⁶ Dan juga Pasal 360 ayat (1) yaitu “Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan orang luka berat dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya lima tahun atau hukuman kurungan selama-lamanya satu tahun”¹⁷. Hal tersebut berarti bahwa negara

¹⁶ Moeljatno, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta, 2001, hlm.127.

¹⁷ <http://sautvankelsen.blogspot.co.id/2010/10/360-kuhp.html>, diakses 24 Februari 2016 pukul 20.20 wib.

sebagai sebuah organisasi tertinggi dari masyarakat, berkewajiban menjamin dan melindungi hak-hak warga negaranya termasuk dalam penyelenggaraan transportasi. Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan 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. Sebagaimana dinyatakan oleh Andi Hamzah bahwa “Dalam berbagai kesalahan, dimana orang yang berbuat salah menimbulkan kerugian pada orang lain, maka ia harus membayar ganti kerugian.”¹⁸ Faktor yang memengaruhi kecelakaan ada 4 (empat) faktor yaitu :

a. Faktor Manusia (faktor utama)

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan.

b. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Contohnya seperti rem blong, setir macet, dll.

c. Faktor Jalan

¹⁸ *Op.cit*, Andi Hamzah, hlm. 146.

Faktor jalan terkait dengan kecepatan, rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan.

d. Faktor Cuaca

Jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang, terutama di daerah pegunungan.

Keseluruhan hal tersebut tercantum dalam satu undang-undang yang utuh yakni di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini merevisi Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dan juga belum tertata dalam satu kesatuan sistem yang merupakan bagian dari transportasi secara keseluruhan. Dalam undang-undang ini juga diatur mengenai hak, kewajiban serta tanggung jawab para penyedia jasa terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan angkutan jalan. Pasal 2 Undang-undang No 22 tahun 2009 menyatakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan¹⁹:

- a. Asas transparan;
- b. Asas akuntabel;
- c. Asas berkelanjutan;
- d. Asas partisipatif;

¹⁹ UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hlm 4.

- e. Asas bermanfaat;
- f. Asas efisiensi dan efektif;
- g. Asas seimbang;
- h. Asas terpadu; dan
- i. Asas mandiri.

Pasal 3 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan:²⁰

1. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegak hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Adapun penggolongan kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3 bagian:

1. Kecelakaan lalu lintas ringan
Kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang
Kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/ atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat

²⁰ *Ibid.*

Kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.²¹

Terhadap pelaku-pelaku pelanggaran lalu lintas yang di proses secara hukum seorang hakim dalam menjatuhkan pidana harus berdasarkan pada 3 (tiga) asas, yakni :

- a. Asas Keadilan (*Gerechtigkeit*)
- b. Asas Kemufakatan (*Zwergmatigkeit*)
- c. Asas Ketertiban atau Kepastian Hukum (*Rechtzikeit*)

Keadilan merupakan landasan yang mendasar dibentuknya hukum yang berlaku di masyarakat, baik pelaku maupun korban harus mendapatkan keadilan tanpa membedakan atau diskriminasi dalam bentuk apapun selayaknya yang dimaksudkan dengan asas *equality before the law*.²² Hakim dalam memutus perkara harus mempertimbangkan kebenaran yuridis maupun filosofis. Seorang hakim dalam memutuskan perkara harus memberikan keputusan-keputusan yang adil dan bijaksana dengan mempertimbangkan implikasi hukum dan dampak yang akan ditimbulkan oleh masyarakat.hakim dalam memutuskan perkara dan mempertimbangkan layak tidaknya seseorang dijatuhi pidana tidak hanya berdasarkan bukti-bukti yang ada namun juga berdasarkan keyakinan hakim tersebut.

Hakim yang memutus perkara pelanggaran lalu lintas bisa saja memberikan putusan kepada pelaku tindak pidana lalu lintas jalan untuk memberikan santunan kepada korbannya. Memang santunan bagi korban

²¹ Indonesia, Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, No. 22, LN. No.96, Tahun 2009, T.L.N No :5052.

²² Lilik Mulyadi, *Hukum Acara Pidana*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2007, hlm. 20.

tindak pidana lalu lintas jalan pada saat ini seperti sudah menjadi kewajiban, apalagi jika pelaku adalah orang yang mempunyai kedudukan ekonomi kuat. Pasal 229 ayat (5) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa “kecelakaan lalu lintas sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan²³. Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 235 ayat 1 menyebutkan “jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat 1 huruf C pengemudi, pemilik dan atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/ atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana”²⁴.

Santunan memang tidak mengembalikan nyawa seseorang yang telah meninggal, akan tetapi pemberian santunan sangat bermanfaat terutama jika korban meninggal dunia dalam tindak pidana lalu lintas jalan tersebut adalah orang yang menjadi tulang punggung keluarganya. Pemberian santunan ini sebagai bentuk perhatian dari pembuat tindak pidana lalu lintas jalan maupun oleh keluarganya kepada korbannya. Menurut Hakim hal ini termasuk sebagai alasan yang meringankan bagi terdakwa. Dasarnya adalah sikap pribadi hakim yaitu unsur kemanusiaan bahwa pembuat tindak pidana lalu lintas jalan atau

²³UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 229.

²⁴UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 235.

keluarganya telah memberikan santunan bagi korban atau keluarganya sehingga dianggap pantas mendapatkan hal yang meringankan dari putusan pidananya.

Leden Marpaung menjelaskan mengenai tiga unsur ganti rugi, yang dimuat dalam bukunya yang berjudul “Proses tuntutan ganti kerugian dan rehabilitas dalam hukum pidana yaitu biaya, rugi dan bunga. Biaya adalah segala pengeluaran atau perongkosan yang sudah dikeluarkan satu pihak. Rugi adalah kerugian karena kerusakan barang-barang.”²⁵

Hakim ketika menjatuhkan putusan wajib melihat teori-teori pemidanaan. Secara tradisional teori-teori pemidanaan pada umumnya dapat dibagi 3 (tiga) kelompok teori yaitu :

1. Teori Absolut atau Teori Pembalasan

Pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan suatu kejahatan atau tindak pidana.

Menurut pendapat Karl O. Christiamen ciri-ciri pokok pada teori absolut adalah sebagai berikut :

- a. Tujuan pidana adalah semata-mata adalah untuk pembalasan
- b. Pembalasan adalah tujuan utama dan didalamnya tidak mengandung sarana-sarana untuk tujuan lain misalnya untuk kesejahteraan rakyat.
- c. Kesalahan merupakan satu-satunya syarat untuk adanya pidana
- d. Pidana baru disesuaikan dengan kesalahan si pelanggar

4. ²⁵ Leden Marpaung, *Proses Penanganan Perkara Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm.

- e. Pidana melihat kebelakang : ia merupakan pencelaan yang murni dan tujuannya tidak untuk memperbaiki, mendidik atau memasyarakatkan kembali si pelanggar.²⁶

2. Teori Relatif atau Teori Tujuan

Dalam hal pemidanaan bukanlah semata-mata untuk memuaskan tuntutan absolut dari suatu keadilan akan tetapi “memidana harus ada tujuan lebih jauh daripada hanya menjatuhkan pidana saja, atau pidana bukanlah sekedar untuk pembalasan atau pengambilan saja, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat.”²⁷

Menurut pendapat Karl O. Christiansen ciri-ciri pokok pada teori relatif sebagai berikut :

- a. Tujuan pidana adalah pencegahan.
- b. Pencegahan bukan tujuan akhir tetapi hanya sebagai sarana untuk mencapai tujuan yang lebih tinggi yaitu kesejahteraan rakyat.
- c. Hanya pelanggaran-pelanggaran hukum yang dapat dipersalahkan kepada si pelaku saja (karena disengaja) yang memenuhi syarat untuk adanya pidana.
- d. Pidana melihat kemuka (prospektif) : pidana dapat mengandung unsur pencelaan maupun unsur pembalasan, tetapi baik unsur pencelaan maupun unsur pembalasan tidak dapat diterima apabila tidak

²⁶Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 2005, hlm.17.

²⁷Ninieck Suparni, *Eksistensi Pidana Denda Dalam Sistem Pidana Dan Pemidanaan*, Sinar Grafika Offset, Jakarta, 2007, hlm. 17.

membantu pencegahan kejahatan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat.

3. Teori Gabungan pertama kali ialah Pellegrino Rossi sebagai berikut:

Sekalipun ia tetap menganggap pembalasan sebagai asas dari pidana dan bahwa beratnya pidana tidak boleh melampaui suatu pembalasan yang adil, tetapi ia berpendirian bahwa pidana mempunyai berbagai pengaruh antara lain perbaikan sesuatu yang rusak dalam masyarakat dan prevensi general.

Penelitian ini mengkaji putusan pemidanaan yang dijatuhkan oleh hakim kepada Terdakwa yang karena kelalaiannya mengakibatkan korban luka ringan dan meninggal dunia, hanya dijatuhkan hukuman pidana penjara 1 bulan 15 hari. Keadilan yang diterapkan harus meliputi keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia, tidak hanya bagi pelaku maupun korban namun juga dapat dirasakan bagi masyarakat luas sehingga hukum yang diterapkan akan diberlakukan sama halnya peristiwa itu terjadi kembali. Vonis hakim yang dirasa masyarakat terlalu ringan dikhawatirkan akan menimbulkan stigma di masyarakat bahwa hukum beserta penegak hukum dapat dipengaruhi hal hal tertentu seperti jabatan atau kedudukan.

F. Metode Penelitian

Setiap ilmu pengetahuan mempunyai identifikasinya sendiri-sendiri sehingga selalu akan terdapat perbedaan. Metodologi penelitian yang diterapkan dalam setiap ilmu selalu disesuaikan dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya.²⁸

²⁸Ronny Hanitjo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, hlm. 9.

1. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis, yaitu menggambarkan, melukiskan keadaan subyek, obyek penelitian saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak sebagaimana adanya. Dikaitkan dengan penelitian ini yang berjudul analisa yuridis putusan hakim pengadilan negeri Sumber No. 445/Pid.sus/2015/PN.SBR Hasil dari gambaran pemecahan permasalahan yang ada pada hasil akhirnya akan ditarik suatu kesimpulan tertentu.²⁹

2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif, yaitu suatu penelitian yang mengacu kepada norma-norma atau asas-asas hukum dengan cara mempelajari dan meneliti masalah dengan menggunakan berbagai literatur berupa bahan-bahan pustaka atau yang disebut dengan data sekunder.³⁰ Dengan fokus pada hukum positif yang berlaku di Indonesia yaitu UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Tahap Penelitian

a. Penelitian Kepustakaan

Penelitian dengan cara menganalisis data sekunder dengan menggunakan beberapa buku-buku, literatur, perundang-undangan, dokumen-dokumen serta sumber tertulis lainnya guna memperoleh

²⁹Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2009, hlm. 134.

³⁰Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif- Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 12.

bahan yang berkaitan dengan permasalahan yang menjadi obyek penelitian. Dari sudut kekuatan mengikatnya data sekunder dibedakan menjadi 3 (tiga) golongan³¹ :

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan yang mempunyai kekuatan mengikat, diantaranya :
 - (a) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
 - (b) Undang-Undang No. 1 tahun 1981 tentang Kitab Hukum Acara Pidana;
 - (c) Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - (d) Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan; dan
 - (e) Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol.
- 2) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang erat memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, diantaranya Putusan Pengadilan Negeri Sumber No. 445/Pid.Sus/2015/PN.SBR.
- 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, diantaranya :
 - (a) Kamus;
 - (b) Internet;
 - (c) Artikel; dan
 - (d) Koran.

³¹Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 2006, hlm.52.

b. Penelitian Lapangan

Penelitian lapangan yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mendatangi langsung tempat yang menjadi objek penelitian.³² Melakukan tanya jawab kepada hakim yang memutus perkara tersebut di Pengadilan Negeri Sumber.

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Studi Dokumen

Studi dokumen yaitu pengumpulan data sekunder, selanjutnya data yang diperoleh kemudian dipelajari, diklasifikasi, serta dianalisis lebih lanjut sesuai dengan tujuan permasalahan penelitian.³³

b. Wawancara

Wawancara adalah cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai. Wawancara merupakan suatu proses interaksi yang melibatkan orang-orang melakukan komunikasi.³⁴ Melakukan wawancara dengan instansi yang terkait yaitu Pengadilan Negeri Sumber.

5. Alat Pengumpulan Data

a. Alat pengumpul data dalam penelitian kepustakaan berupa buku-buku yang di inventarisasi, lalu dicatat serta ditransfer melalui alat elektronik berupa komputer guna mendukung proses penyusunan skripsi dengan data-data yang diperoleh.

³² Moh. Nazir, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2005, hlm. 65.

³³ Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hlm. 12.

³⁴ *Ibid*, hlm. 220.

- b. Alat pengumpul data dalam studi lapangan berupa daftar pertanyaan, flashdisk, dan alat perekam yang digunakan dalam wawancara.

6. Analisis Data

Metode yang digunakan metode yuridis kualitatif yaitu teknik analisis data tentang cara-cara analisis, yaitu dengan kegiatan mengumpulkan data berupa data sekunder hasil penelitian kepustakaan dan data primer hasil penelitian lapangan kemudian diadakan pengeditan terlebih dahulu, untuk selanjutnya dimanfaatkan sebagai bahan analisis yang sifatnya.

7. Lokasi Penelitian

a. Kepustakaan :

- 1) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan Jl. Lengkong Dalam No. 17 Bandung;
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Swadaya Gunung Jati Jl. Terusan Pemuda No. 01 Cirebon;
- 3) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan Jl. Ciumbuleuit No. 94 Bandung.

b. Instansi :

Pengadilan Negeri Sumber

8. Jadwal Penelitian

NO.	KEGIATAN	BULAN					
		FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI
1.	Persiapan/Penyusunan Proposal						
2.	Seminar Proposal						

3.	Persiapan Penelitian						
4.	Pengumpulan Data						
5.	Pengelolaan Data						
6.	Analisis Data						
7.	Penyusunan Hasil Penelitian Ke Dalam Bentuk Penulisan Hukum						
8.	Sidang Komprehensif						
9.	Perbaikan						
10.	Penjilidan						
11.	Pengesahan						

G. Sistematika Penulisan

Gambaran secara menyeluruh mengenai sistematika penulisan hukum yang sesuai dengan aturan dalam penulisan hukum adalah terdiri dari lima Bab yang tiap bab terbagi dalam sub bagian dan daftar pustaka serta lampiran, untuk memudahkan pemahaman terhadap keseluruhan hasil penelitian ini, yaitu:

a. BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan mengenai latar belakang penelitian, identifikasi masalah, tujuan penelitian,

kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian kegiatan serta sistematika penulisan.

b. BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA, PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DAN LALU LINTAS

Pada bab ini berisikan tentang hukum pidana, pertanggungjawaban pidana dan lalu lintas.

c. BAB III HASIL PENELITIAN TERHADAP PUTUSAN HAKIM PENGADILAN NEGERI SUMBER NO. 445/PIDSUS/2015/PN.SBR TENTANG TINDAK PIDANA LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pada bab ini merupakan hasil penelitian yaitu kasus posisi, dakwaan, tuntutan, hasil wawancara dan putusan hakim.

d. Bab IV ANALISA YURIDIS PUTUSAN HAKIM PENGADILAN NEGERI SUMBER NO. 445/PID.SUS/2015/PN.SBR TENTANG TINDAK PIDANA LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI JALAN TOL PEJAGAN TERHADAP KORBAN PEJALAN KAKI DENGAN TERDAKWA NASA GRAHA WIGUNA

Pada bab ini merupakan pokok bahasan bab I yaitu penjatuhan sanksi pidana 1 bulan 15 hari terhadap Nasa Graha Wiguna dan hal-hal yang harus dipenuhi hakim dalam membuat pertimbangan hukum untuk menjatuhkan sanksi pidana.

e. Bab V PENUTUP

Pada bab ini merupakan penutup dari keseluruhan bab di dalam skripsi ini, mengemukakan tentang kesimpulan yang merupakan jawaban dari identifikasi masalah akhirnya atas dasar kesimpulan tersebut disertai saran.