

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Keadaan lalu lintas jalan raya di Indonesia hingga pada saat ini masih cukup memprihatinkan dan menjadi isu yang mengkhawatirkan bagi masyarakat di Indonesia, terutama di kota-kota besar. Pastinya kita pernah menjumpai kemacetan yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas dalam kesehari-harian kita. Kecelakaan Lalu lintas adalah suatu kejadian yang tidak dapat diduga-duga yang mengakibatkan kerugian dan penanganan yang serius. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sendiri melaporkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas darat di Indonesia masih relatif tinggi yaitu mencapai 103.645 kasus pada tahun 2021. Jumlah tersebut naik 3,62% ketimbang tahun sebelumnya yaitu tahun 2020 dengan angka yang sebanyak 100.028 kasus.¹

Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) pada tahun 2004 mendeklarasikan tentang kecelakaan lalu lintas di jalan merupakan masalah kesehatan masyarakat, yang dilanjutkan dengan program *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* yang sekarang sudah diperbarui menjadi *Decade of Action Road Safety 2021-2030* pada bulan Oktober tahun 2021 yang lalu, dengan target ambisi untuk mencegah terjadinya kematian atau luka-luka sebesar 50% di jalan raya pada saat memasuki tahun 2030.² Pelaksanaan Program Aksi ini

¹ Dimas Bayu, 2022, "Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Meningkat jadi 103.645 pada 2021", (Ceted 2022, Okt. 10), *available from* : <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-meningkat-jadi-103645-pada-2021>

² Departmental News of WHO, 28 Oktober 2021, "Decade of Action for Road Safety 2021-2030", *available from*: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

dikuatkan dengan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 tahun 2013 kepada 12 Menteri, Kepala Kepolisian RI serta para Bupati dan Walikota agar terjalinnya koordinasi yang baik di bidang keselamatan jalan. Angka-Angka kecelakaan lalu lintas dan penyebab kematian dapat digunakan untuk menilai efektivitas sistem manajemen keselamatan jalan dan keamanan berkendara serta penanganan kecelakaan dalam Program *Decade of Action Road Safety* 2021-2030.³

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tingginya angka kecelakaan. Faktornya dapat dilihat dari Faktor manusia (*human error*), faktor sarana, faktor prasarana dan faktor lingkungan. Namun, di realitanya, bila memperhatikan apa yang terjadi di jalan raya, kecelakaan lalu lintas sering terjadi diakibatkan oleh *human error* ataupun kelalaian para pengguna jalan raya.⁴ Dalam hal ini, kelalaiannya dapat dilihat dari contoh yang kecil yaitu seperti para pengendara roda dua maupun pengendara roda empat yang memasuki jalur *busway* ataupun pejalan kaki yang tidak menggunakan fasilitas jalan penyeberangan orang (JPO) saat hendak menyeberang, yang akibatnya dapat menimbulkan kecelakaan bahkan kematian di jalan raya. Contoh kecil ini merupakan hal yang cukup aneh dikarenakan bagaimana mungkin kecelakaan seperti ini kerap terjadi? Apalagi kecelakaan yang terjadi di jalur yang secara eksplisit dikatakan “Jalur Busway” yang berartikan jalur tersebut hanya diperbolehkan untuk kendaraan Transjakarta saja dengan tujuan mengurangi masalah kemacetan yang terjadi di jalan raya. Namun karena *human error* ini,

³ Sarimawar Djaja, *et.al*, *Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia tahun 2010-2014*, Pustlitbang Humaniora dan Manajemen Kesehatan, hlm. 31

⁴ Sandy Romualdus, 2022, “61% Faktor Penyebab Kecelakaan karena *Human Errors*, Jasa Raharja Tingkatkan Edukasi” (Ceted 2022, Okt) *available from* : <https://www.stabilitas.id/61-faktor-penyebab-kecelakaan-karena-human-errors-jasa-raharja-tingkatkan-edukasi/>

jalur busway bukannya mengurangi kemacetan justru menambah kecelakaan bahkan kematian di jalan raya.⁵

Hal ini didukung juga oleh data yang dikeluarkan oleh Jasa Raharja yang menunjukkan bahwa faktor penyebab terbesar dalam hal kecelakaan berasal dari 61% *human errors*, disusul dengan 9% Faktor Kendaraan, dan 30% dari faktor prasarana dan lingkungan.⁶ Adapun kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 yang menewaskan 25.266 korban jiwa dengan kerugian materi mencapai Rp. 246.000.000.000,00 (dua ratus empat puluh enam milyar.⁷ *Human Error* sendiri menurut Dhillon adalah kegagalan untuk menyelesaikan sebuah tugas atau melakukan tindakan yang tidak diizinkan yang dapat menimbulkan cedera, kerusakan peralatan atau properti, dan menghambat proses pekerjaan.⁸ Walaupun faktor *Human Error* yang menjadi major penyebab kecelakaan di lalu lintas, namun mengingat perilaku manusia yang bervariasi secara natural maka tidaklah mudah untuk mempelajari pengaruh faktor manusia pada kejadian kecelakaan serta tidak ada tindakan penanggulangan yang dapat secara efektif diterapkan pada pengguna jalan. Oleh karena itu, umumnya strategi dalam penanggulangan kecelakaan lalu lintas diarahkan pada penerapan tindakan perbaikan teknis pada infrastruktur jalan guna mengurangi kemungkinan pejalan kaki, pengendara roda dua, ataupun pengendara roda empat membuat kesalahan.⁹

⁵ Sabungan Sibarani, "Tindak Pidana Kealpaan dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta", *Jurnal Hukum* Volume 3 Nomor 2, (2019) hlm. 77

⁶ *loc.cit*

⁷ Anissa Mutia, 2022, "Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia meningkat di 2021, Tertinggi dari Kecelakaan Motor", (Ceted 2022, Okt. 10), *available from* : <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/03/24/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-meningkat-di-2021-tertinggi-dari-kecelakaan-motor>

⁸ Hseprime, *available from* : <https://www.hseprime.com/human-error-dan-kecelakaan-kerja-benarkah-mutlak-disebabkan-oleh-pekerja/>

⁹ Lucky Aquita Rakhmat, *et. al.*, "Pengembangan Model Prediksi Kecelakaan Lalu Lintas pada Tol Purbaleunyi", *Jurnal Teknik Sipil*, Volume 19 Nomor 3 (2012), hlm. 278

Direktur Utama Jasa Raharja, Rivan Achmad Purwantono berpendapat bahwa *human error* pada pengendara mobil terjadi akibat kesalahan manusia seperti kelelahan, mengantuk dan kehilangan konsentrasi lalu didukung dengan perilaku berkendara dengan kecepatan tinggi. Sedangkan pada pengendara motor, *human error* berupa pengendara motor yang mengendarai motor dengan kecepatan tinggi disebabkan karena kurangnya pengetahuan ataupun kurang memadainya kondisi fisik maupun mental dari si pengendara motor.¹⁰ Di dalam Hukum Pidana Indonesia, kecelakaan yang mengakibatkan luka atau matinya orang seperti contoh yang telah disebutkan merupakan tindak pidana (*culpoos delict*) yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Berdasarkan data diatas, dapat kita lihat bahwa mayoritas penyebab terjadi kecelakaan dikarenakan oleh adanya faktor *Human Error*. Saking parahnyanya, seorang Anggota Komisi V DPR RI, Anwar Hafid di dalam Rapat Dengar Pendapat Umum Komisi V DPR RI dengan Dewan Pimpinan Pusat Ikatan Alumni Ahli Lalu Lintas (DPP IKAALL) di agenda penyusunan perubahan Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terlaksana pada tanggal 27 September 2022 yang lalu, memberi tanggapan agar diusulkannya sanksi tegas kepada pelaku kecelakaan dengan faktor *human error*. Beliau berpendapat bahwa sebagian besar kecelakaan maut yang mengakibatkan kematian di jalan raya terjadi karena pengemudi yang dalam keadaan ngantuk atau dalam kondisi mabuk. Beliau juga menambahkan bahwa alasan beliau berpendapat untuk adanya sanksi tegas

¹⁰ Sandy Romualdus, *op.cit.*

yaitu dikarenakan selama ini kecelakaan lebih banyak diselesaikan secara musyawarah sehingga tidak akan menimbulkan efek jera.¹¹

Setelah melihat tanggapan-tanggapan dan data diatas, maka timbul pertanyaan bagaimana sesungguhnya penerapan ketentuan mengenai kealpaan dalam kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Apakah semua *human error* memang benar merupakan *human error*? Hal ini karena adanya anggapan bahwasannya semua kecelakaan yang terjadi di jalan raya terjadi bukan karena kehendak dari para pihak, melainkan karena adanya unsur ketidaksengajaan, ketidakhati-hatian ataupun kecerobohan dari salah satu pihak ataupun kedua belak pihak. Namun dalam hal ini, sering kali pengemudi kendaraan bermotor yang berukuran lebih besarlah yang disalahkan atas suatu kecelakaan lalu lintas.¹² Terkait kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi dapat ditemukan pada kasus Ozi Irawan dalam Putusan Nomor: 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn yang dimana Terpidana merupakan seorang pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun dan denda sebesar Rp. 5.000.000,00 (lima juta rupiah) yang apabila denda tersebut tidak dibayar maka akan digantikan dengan pidana kurungan selama 1 (satu) bulan.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis tertarik dengan salah satu contoh kasus terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Medan dan telah mendapat putusan hakim sesuai putusan Nomor: 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn, untuk dianalisa dan menjadikannya ke dalam bentuk tulisan skripsi dengan judul **Analisa Putusan Hakim Terhadap Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Karena Kelalaiannya**

¹¹ Komisi V, 2022, "RUU LLAJ Diusulkan Atur Sanksi Tegas Pelaku Kecelakaan Faktor 'Human Error'", (Ceted 2022, Okt), *available from* : <https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/40944/t/RUU+LLAJ+Diusulkan+Atur+Sanksi+Tegas+Pelaku+Kecelakaan+Faktor+%E2%80%98Human+Error%E2%80%99>

¹² *loc.cit*

Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia. (Studi Kasus Putusan No: 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn)

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana pertanggungjawaban pidana dalam perbuatan kelalaian yang mengakibatkan matinya orang lain menurut Hukum di Indonesia?
2. Bagaimana penerapan pertanggungjawaban pidana pada perbuatan kelalaian yang mengakibatkan matinya orang lain dalam putusan Pengadilan Negeri Medan No. 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn tanggal 15 Februari 2022?

C. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup di penelitian ini adalah untuk mengetahui batasan subjek serta mengkaji tentang pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia ditinjau dari Undang-Undang RI No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Putusan Pengadilan Negeri Medan Nomor: 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn.

D. Maksud dan Tujuan Penelitian

- a. Maksud penelitian ini adalah untuk mempertegas penerapan ketentuan mengenai kealpaan dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas.
- b. Tujuan Penelitian
 - a. Untuk menganalisa dan mengetahui serta menjelaskan pertanggungjawaban pidana dalam perbuatan kelalaian yang mengakibatkan matinya orang lain menurut Hukum di Indonesia.
 - b. Untuk menganalisa penerapan pertanggungjawaban pidana pada perbuatan kelalaian yang mengakibatkan matinya orang lain dalam

putusan Pengadilan Negeri Medan No. 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn tanggal 15 Februari 2022.

E. Kerangka Teoritis dan Kerangka Konsep

1. Kerangka Teoritis

a. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Menurut Simons, dasar adanya tanggung jawab di dalam hukum pidana yaitu melihat keadaan psikis pada orang yang melakukan perbuatan pidana dan memiliki hubungan antara keadaan tersebut dengan perbuatan yang dilakukan yang sedemikian rupa.¹³ Dikatakan seseorang mampu bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaar*), jika pada umumnya:

a. Keadaan jiwanya:

- 1) Tidak terganggu oleh penyakit terus-menerus atau sementara (temporair)
- 2) Tidak cacat dalam pertumbuhan (gagu, idiot, imbecile dan sebagainya)
- 3) Tidak terganggu karena terkejut, hypnotisme, amarah yang meluap, pengaruh bawah-sadar/*reflexe beweging*, melindur/*slaapwandel*, mengigau karena demam/*koorts*, nyidam dan sebagainya. Dalam perkataan lain dia dalam keadaan sehat.

b. Kemampuan jiwanya:

- 1) Dapat menginsafi hakikat dari tindakannya
- 2) Dapat menentukan kehendaknya atas tindakan tersebut, apakah akan dilaksanakan atau tidak

¹³ Eddy O.S. Hiariej, 2020, *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, hlm. 156

3) Dapat mengetahui ketercelaan dari tindakan tersebut.¹⁴

Kemampuan bertanggungjawab dilihat dari keadaan dan kemampuan “jiwa” (*geestelijke vermogens*), dan bukan kepada keadaan dan kemampuan “berpikir” (*versandelijke vermogens*) dari seseorang, walaupun dalam istilah yang resmi digunakan dalam Ketentuan Pasal 44 KUHP adalah *verstandelijke vermogens*. Untuk terjemahan dari *verstandelijke vermogens* sengaja digunakan istilah “keadaan dan kemampuan jiwa seseorang”. Terjemahan tersebut sesuai dengan perkembangan doktrin yang mengatakan bahwa yang dimaksud seharusnya adalah keadaan dan kemampuan jiwa (*geestelijke vermogens*). “Terjemahan” ini pula lebih memenuhi kebutuhan dalam praktik.¹⁵

b. Teori Alasan Penghapusan Pidana

Menurut George P. Fletcher terdapat 3 (tiga) teori terkait alasan penghapusan pidana yaitu sebagai berikut:

1) *Theory of pointless punishment* atau *The Utilitarian Theory of Excuses* (Teori hukuman yang tiada atau teori kemanfaatan alasan pemaaf)

George P. Fletcher berkata bahwa “*in order to assess the deterrent efficacy of punishment, we must define a class of potentially deterrable persons*”¹⁶ Kata “*deterrent efficacy*” berasal dari kata “*Deterrence*” yang diartikan sebuah teori yang dimana sanksi pidana bukan saja menghukum pelanggar, namun juga membuat orang-orang untuk tidak berani mencoba melakukan tindak pidana yang

¹⁴ Kanter dan Sianturi, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Stora Grafika, Jakarta, hlm. 249

¹⁵ *Ibid.* hlm. 250

¹⁶ George P. Fletcher, 2000, *Rethinking Criminal Law*, Oxford University Press, New York, hlm 814

mirip seperti yang dilakukan pelanggar.¹⁷ Menurut teori ini, tidak ada manfaatnya menjatuhkan pidana kepada orang gila atau orang yang menderita sakit jiwa.¹⁸ Beliau juga berkata bahwa “*If punishment is pointless in a particular class of cases, it inflicts pain without a commensurate benefit and therefore should not be permitted*” yang berartikan bahwa jika terdapat suatu pidana yang tidak berguna di tingkat kasus tertentu, maka itu akan menimbulkan rasa sakit yang tidak bermanfaat ataupun sepedan dan oleh karena itu seharusnya pidana tersebut tidak diizinkan.¹⁹

2) *Theory of lesser evil* (teori peringkat kejahatan yang ringan)

Teori ini merupakan teori alasan penghapusan pidana yang berasal dari luar diri pelaku atau *uitwending*. Disini, pelaku harus memilih satu diantara dari dua perbuatan yang sama-sama menyimpang dari aturan. Menurut teori ini suatu perbuatan dapat dibenarkan atas dua alasan yaitu alasan pertama, perbuatan yang bersifat melawan hukum ini dilakukan untuk mengamankan kepentingan yang lebih besar, lalu untuk alasan kedua yaitu perbuatan yang bersifat melawan hukum ini hanya merupakan satu-satunya cara yang bersifat cepat dan mudah untuk menghindari dari bahaya atau ancaman yang akan datang. Teori ini lebih mempertimbangkan untung ruginya dampak dari suatu perbuatan pidana dan perbuatan yang akan dipilih oleh pelaku sudah pasti perbuatan yang kejahatannya lebih ringan.²⁰

¹⁷ Ben Johnson, 2019, “*Do Criminal Laws Deter Crime? Deterrence Theory in Criminal Justice Policy: A Primer*”, MN House Research, Minnesota, hlm. 2

¹⁸ Nanang Tomi Sitorus, “Perdamaian sebagai Upaya Penghapusan Proses PIDana (Studi Kasus Putusan Mahkamah Agung Nomor 1600 K/Pid/2009)”, *Jurnal Hukum* 3 Nomor 2 (Oktober 2020), hlm. 133

¹⁹ *loc. cit*

²⁰ Fitri Wahyuni, 2017, *Dasar-Dasar Hukum Pidana*, PT Nusantara Persada Utama, Tangerang Selatan, hlm. 80

3) *Theory of necessary defense* (teori pembelaan yang diperlukan)

Menurut Fletcher, di dalam teori ini terdapat juga teori *self defende* atau teori pembelaan diri. Sebagai contoh, “*if his life is threatened and he commits a wrong less serious than homicide, then the principle of lesser evils would seem to cover the case*” yang diartikan ke dalam bahasa Indonesia yaitu jika seseorang terancam nyawanya dan si pelaku pun melakukan perbuatan yang bersifat melawan hukum yang tidak seserius daripada pembunuhan, maka hukum peringkat kejahatan yang rendah ini pun dapat digunakan di kasus ini.²¹

Alasan-alasan penghapus pidana (*strafuitsluitingsronden*) sendiri adalah alasan-alasan yang membawa akibat bahwa jika sekalipun perbuatan telah memenuhi unsur sifat melawan hukumnya, pelaku tidak dapat dipidana.²² Hukum Pidana membagi alasan penghapus pidana ke dalam 2 (dua) kelompok yaitu sebagai berikut:

- a) Alasan pembenar, menurut Moeljatno, alasan pembenar adalah alasan yang menghapuskan sifat melawan hukumnya perbuatan, sehingga apa yang dilakukan oleh terdakwa lalu menjadi perbuatan yang patut dan benar. Di KUHPidana, yang tergolong alasan pembenar yaitu Ketentuan Pasal 49 Ayat (1) mengenai pembelaan terpaksa (*noodweer*), Ketentuan Pasal 50 mengenai melaksanakan ketentuan undang-undang, Ketentuan Pasal 51 Ayat (1) tentang melaksanakan perintah dari pihak atasan.
- b) Alasan pemaaf, menurut Moeljatno, alasan pemaaf yaitu alasan dimana perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa tetap bersifat

²¹ Fletcher, *op. cit*, hlm. 830

²² Frans Maramis, 2016, *Hukum Pidana Umum dan Tertulis di Indonesia*, P.T RajaGrafindo Persada, hlm. 133

melawan hukum dan tetap merupakan perbuatan pidana, tetapi dia tidak dipidana karena tidak ada kesalahan. Di KUHPidana, yang tergolong alasan pemaaf yaitu Ketentuan Pasal 49 Ayat (2) tentang pembelaan yang melampaui batas, Ketentuan Pasal 51 Ayat (2) tentang perintah jabatan tanpa wewenang dan Ketentuan Pasal 48 tentang daya paksa (*overmacht*).²³

Namun, meskipun terdapat kedua kelompok alasan penghapus tersebut, Moeljatno juga berpendapat bahwa bagaimana jika tidak bisa menggunakan alasan penghapus pidana sebagai pembelaan terdakwa? Bagaimana jika terdakwa tidak memenuhi unsur kesengajaan dan kealpaan namun perbuatan pidananya tetap terpenuhi? Apakah konsekuensinya? Konsekuensinya adalah terdakwa tidak dapat dipertanggungjawabkan dan harus dilepas dari tuntutan hukum.²⁴

2. Kerangka Konsep

Dalam penelitian ini guna menghindari perbedaan interpretasi mengenai istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian, maka diperlukan definisi operasional mengenai istilah-istilah antara lain sebagai berikut:

1. Kendaraan Bermotor menurut ketentuan Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
2. Jalan menurut ketentuan Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang

²³ *Ibid*, hlm. 135

²⁴ Roeslan Saleh, 2017, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Aksara Baru, Jakarta, hlm. 93

diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

3. Rambu lalu Lintas menurut ketentuan Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambing, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
4. Kecelakaan Lalu Lintas menurut ketentuan Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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.
5. Tempat Penyeberangan menurut ketentuan Pasal 45 Ayat (1) huruf c Penjelasan atas Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah dapat berupa *zebra cross* dan penyeberangan yang berupa jembatan atau terowongan.
6. Kecepatan menurut ketentuan Pasal 1 angka 4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan adalah kemampuan untuk menempuh jarak tertentu dalam satuan waktu, dinyatakan dalam kilometer per jam.
7. Kesengajaan menurut Van Hippel adalah akibat yang telah dikehendaki sebagaimana dibayangkan sebagai tujuan.²⁵
8. Kelalaian (*Culpa*) merupakan “kesalahan pada umumnya”, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seberat seperti

²⁵ Eddy O.S. Hiariej, *op.cit*, hlm. 168-169

kesengajaan, yaitu kurang berhati-hati, sehingga akibat yang tidak disengaja pun terjadi.²⁶

F. Metode Penelitian

Morris L. Cohen mengartikan Penelitian Hukum sebagai berikut:

“legal research is the process of finding the law that governs activity in human society. yang berartikan bahwa penelitian hukum adalah proses untuk mencari hukum yang menguasai/mengendalikan atau menentukan kegiatan dalam kemasyarakatan. Beliau juga menyatakan bahwa, *“it involves locating both the rules which are enforced by the states and commentaries which explain or analyze these rules”* yang diartikan bahwa penelitian hukum ini meliputi penempatan aturan yang ditetapkan oleh negara dan komentar-komentar yang menjelaskan ataupun menganalisis aturan-aturan tersebut. Prosedur demikian, masih menurut Cohen diperlukan di dalam praktik hukum untuk menentukan baik dampak peristiwa masa lalu maupun implikasinya pada masa yang akan datang. Melalui penelitian ini, peneliti dapat menemukan sumber-sumber yang diperlukan untuk memprediksi apa yang akan dilakukan oleh pengadilan dan dengan demikian mereka dapat mengambil tindakan-tindakan tertentu.²⁷

Dari pengertian di atas, Peter Mahmud Marzuki menyimpulkan bahwa penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Berbeda dengan penelitian yang dilakukan di dalam keilmuan yang bersifat deskriptif yang menguji kebenaran ada tidaknya sesuatu fakta disebabkan oleh suatu faktor tertentu, penelitian hukum dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam

²⁶ Wirjono Prodjodikoro, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, PT Refika Aditama, Bandung, hlm. 67

²⁷ Peter Mahmud Marzuki, 2021, Edisi Revisi Cetakan ke-15, *Penelitian Hukum*, Prenada Media Group, Jakarta, hlm. 29.

menyelesaikan masalah yang dihadapi. Jika pada keilmuan yang bersifat deskriptik jawaban yang diharapkan adalah *true or false*, jawaban yang diharapkan di dalam penelitian hukum adalah *right, appropriate, inappropriate*, atau *wrong*. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa hasil yang diperoleh di dalam penelitian hukum sudah mengandung nilai.²⁸

Dalam melakukan penelitian mengenai Analisa terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia, penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penulisan skripsi berjudul Analisa Terhadap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang karena Kelalaiannya Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia ini merupakan penelitian hukum normatif. Istilah Penelitian hukum normatif sendiri menurut Mukti Fajar ND dan Yulianto Ahmad yaitu penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sistem norma yang dimana objek kajian penelitian hukum normatif yaitu pada hukum yang dikonsepsikan sebagai norma atau kaidah seperti undang-undang, peraturan pemerintah dan sebagainya.²⁹

2. Metode Pendekatan

Terdapat 5 pendekatan yang digolongkan oleh Peter Mahmud Marzuki yaitu meliputi pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan perbandingan (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis dalam penulisan skripsi berjudul Analisa Terhadap Pengemudi Kendaraan Bermotor yang karena Kelalaiannya Mengakibatkan Orang Lain

²⁸ *Ibid.* hlm. 35

²⁹ H. Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, 2016, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, hlm. 13

Meninggal Dunia yaitu pendekatan kasus (*case approach*) dan pendekatan undang-undang (*statute approach*).³⁰

Pendekatan kasus atau *case approach* dilakukan dengan cara melakukan kajian terhadap kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap atau *inkracht* dan objek kajian pokok dalam pendekatan kasus yaitu *ratio decidendi* atau *reasoning*, yaitu pertimbangan pengadilan untuk sampai kepada suatu putusan. Sedangkan untuk objek kajian pendekatan undang-undang atau *statute approach* dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum.³¹

3. Sumber Bahan Hukum

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang dimana digolongkan menjadi 2 (dua) macam yaitu sumber bahan primer dan sumber bahan sekunder. Sumber bahan primer merupakan bahan yang mempunyai otoritas seperti perundang-undangan, catatan-catatan resmi, ataupun putusan-putusan hakim.. Lalu untuk sumber bahan sekunder yaitu berupa publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi seperti kamus hukum, buku teks, ataupun jurnal-jurnal hukum.³²

Adapun Sumber bahan hukum yang akan dikaji dan dianalisa oleh penulis dalam penelitian normatif yaitu sebagai berikut:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang memiliki kekuatan mengikat yang meliputi:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945

³⁰ Peter Mahmud Marzuki, *op.cit.*, hlm. 133

³¹ *loc.cit*

³² *Ibid.* hlm. 181

- 2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana
 - 3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - 4) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
 - 5) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan
 - 6) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 59 tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda
- b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti buku-buku ilmiah, buku teks, jurnal, hasil penelitian ahli hukum, rancangan undang-undang, naskah akademis, skripsi, tesis dan sebagainya. Bahan Hukum Sekunder yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah buku-buku teks, jurnal hukum dalam negeri maupun luar negeri, karya ilmiah ataupun karya yang dipublikasikan yang berkaitan dengan kelalaian dalam kecelakaan lalu lintas.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Dalam penelitian ini penulis akan menggunakan bahan hukum Kamus Besar Bahasa Indonesia, kamus hukum dan ensiklopedia.

4. Metode pengumpulan data, yaitu:

Metode yang dilakukan dengan cara studi pengumpulan bahan-bahan Pustaka yang berkaitan Penerapan Ketentuan Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) terhadap kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati dan Pasal 310 Ayat (4) Undang-Undang

Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengemudi atas kelalaiannya mengemudikan kendaraan bermotor menyebabkan orang lain meninggal dunia.

5. Metode analisis data, yaitu:

Metode analisis ini menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan penafsiran-penafsiran yang dikenal dalam ilmu hukum dan menggunakan data yang non angka yaitu seperti kata, kalimat, pernyataan, dan dokumen.

G. Sistematika Penulisan

Agar lebih mudah memahami Penelitian ini secara keseluruhan, maka diperlukan suatu rancangan penulis, yang dibagi dalam lima bab, yang uraiannya sebagai berikut:

Bab I : Pendahuluan

Memuat latar belakang permasalahan, perumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, kerangka teori dan kerangka konsep, metode penelitian dan sistematika penulisan

Bab II : Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan membahas penguraian tentang teori Pertanggungjawaban Pidana, Teori Alasan Penghapus Pidana, Kesengajaan, Kelalaian, Jalan, Rambu Lalu Lintas, Tempat Penyeberangan, Kendaraan Bermotor, Kecepatan, Kecelakaan Lalu Lintas, Golongan Kecelakaan Lalu Lintas, Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Bab III : Pertanggungjawaban Pidana dalam Perbuatan Kelalaian yang mengakibatkan matinya orang lain menurut Hukum di Indonesia

Pada bab ini akan membahas tentang Pertanggungjawaban Pidana dalam KUHP dan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas, Unsur-Unsur Tindak Pidana karena Kelalaiannya yang diatur dalam KUHP, Unsur-Unsur Tindak Pidana Ketentuan Pasal 310 Ayat (4) Undang-Undang RI No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Analisa Kelalaian dalam tindak pidana yang dilakukan oleh terpidana.

Bab IV : Penerapan Pertanggungjawaban Pidana pada perbuatan kelalaian yang mengakibatkan matinya orang lain dalam Putusan Pengadilan 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn

Pada bab ini akan membahas tentang Posisi Kasus Putusan Pengadilan Negeri Medan Nomor 3569/Pid.Sus/2021/PN, Analisa Dakwaan Penuntut Umum dalam Putusan Pengadilan Negeri Medan Nomor 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn, Analisa Pertimbangan Hakim dalam Putusan Pengadilan Negeri Medan Nomor 3569/Pid.Sus/2021/PN Mdn, Analisa kemungkinan penggunaan alasan penghapus pidana dalam tindak pidana yang dilakukan oleh terdakwa.

Bab V : Kesimpulan dan Saran

Pada bab ini akan membahas tentang Kesimpulan dan Saran dari Penulis dalam penulisan skripsi ini.