

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dalam kehidupan sehari-hari, manusia selalu melakukan kegiatan-kegiatan yang lokasinya terpisah-pisah. Hal inilah yang menjadi penyebab utama timbulnya lalu lintas. Kemajuan teknologi telah mengakibatkan meningkatnya spesialisasi dari kegiatan-kegiatan tersebut. Pada kegiatan ini, lalu lintas memegang peranan yang amat penting, agar supaya interaksi peranan antara manusia dan kegiatan-kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar.<sup>1</sup>

Lalu lintas merupakan alat rekayasa yang berkaitan erat dengan transportasi. Transportasi merupakan sarana vital karena selain sebagai alat dalam roda perekonomian, transportasi juga dapat dijadikan sebagai alat pemersatu dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara,<sup>2</sup> selain itu ikut juga berperan dalam penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Yayasan Toyota-Astra, *Bunga Rampai Masalah Lalu Lintas di Kota dan Pengangkutan di Daerah*, (Jakarta : Yayasan Toyota-Astra, 1981), hal 19

<sup>2</sup> C. S. T. Kansil, et.al. *Tindak Pidana Dalam Perundang—undang Nasional*, (Jakarta : Jala Permata Aksara, 2009), hal 171. (Untuk selanjutnya disebut dengan C.S.T. Kansil 1)

<sup>3</sup> C.S.T. Kansil, et.al, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, (Jakarta : PT. Rineka Cipta, 1995), hal 4. (Untuk selanjutnya disebut dengan C.S.T. Kansil 2)

Demi terwujudnya hal diatas, maka pemerintah Indonesia mengeluarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992, dengan dikeluarkan dan berlakunya UULLAJ membawa perubahan penting terhadap pengaturan sistem transportasi Nasional, lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia.

Menyadari bahwa peranan transportasi di Indonesia sangat penting, maka Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ada di Indonesia harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional yang dilakukan secara terpadu agar mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur dan lancar.

Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh Negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah sehingga dalam hal ini untuk melakukan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan tersebut perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar daya jangkau dan pelayanannya lebih luas kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, kordinasi antara wewenang pusat dan daerah antara instansi, sektor, dan unsur yang terkait serta terciptanya keamanan

dan ketertiban dalam menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang semuanya telah diwujudkan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

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

Menurut Pasal 1 butir 24 UULLAJ bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan “suatu peristiwa di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan karena kecerobohan atau kealpaan pengemudi didalam mengemudikan kendaraannya seperti kelelahan, kelengahan dan kurang hati-hatian dalam berkendara di jalan.

Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban yang menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Kecerobohan yang dilakukan pengemudi didalam berkendara yang

menimbulkan kecelakaan lalu lintas karena kurangnya kedisiplinan dalam berlalu lintas yang menunjukkan tidak adanya beretika dalam berkendara.<sup>4</sup> Banyaknya kecelakaan lalu lintas disebabkan karena adanya ketidakseimbangan jumlah kendaraan dengan fasilitas jalan yang ada, terutama mengenai perluasan jaringan jalan raya. Sejalan dengan hal tersebut yang menjadi perhatian adalah, ketika terjadi kecelakaan lalu lintas pengemudi kendaraan tersebut ialah seorang anak di bawah umur dan hingga saat ini Indonesia masih tercatat sebagai salah satu negara yang memiliki keterlibatan anak-anak terbanyak dalam insiden kecelakaan lalu lintas. Pola didik yang salah dalam lingkungan keluarga menjadi faktor utama yang membawa anak-anak ikut terseret, baik itu sebagai korban maupun sebagai pelaku kecelakaan lalu lintas. Banyak orangtua yang sudah berani memberikan kendaraan pribadi baik itu sepeda motor atau mobil kepada anak-anak yang belum cukup umur dan belum memiliki surat izin mengemudi khususnya bagi anak-anak yang masih berusia dini, hal ini merupakan pembentukan karakter yang salah terhadap anak, seharusnya orangtua sudah megajarkan disiplin dan etika berlalu lintas sejak kecil. Tanpa disadari, orangtua juga berperan dalam menambah angka kecelakaan pada anak-anak.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Toto Suprpto, *Keprihatinan Etika Berlalu Lintas Dalam Suara Merdeka*, (Semarang : Tidak ada Penerbit, 2011), hal 7

<sup>5</sup> Ina Helianny, Edison Hatogoan Manurung, *Pertanggungjawaban Anak Yang Melakukan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Dan Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain*

Sejalan dengan hal diatas yang menjadi perhatian saat ini adalah ketika terjadinya kecelakaan lalu lintas yang timbulkan oleh seorang pengemudi yaitu anak dibawah umur. Yang dimaksud anak disini adalah anak yang belum berusia 18 (delapan belas) tahun, termasuk anak yang masih dalam kandungan.<sup>6</sup> Apalagi kecelakaan yang melibatkan anak dibawah umur tersebut sampai menghilangkan nyawa korban yang terjadi disebabkan kelalaian dalam berkendara. Kelalaian 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.

Pelanggaran lalu lintas sudah tidak asing lagi dikalangan masyarakat bahkan sudah membudaya, sehingga setiap dilakukan operasi tertib lalu lintas dijalan raya yang dilakukan oleh Polisi lalu lintas, pasti banyak terjaring kasus pelanggaran lalu lintas, apalagi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak.

Padahal di dalam Pasal 105 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan bahwa “setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan/atau mencegah hal-

---

*Dalam Putusan Perkara Nomor 123/Pid.Sus/2014/PN.Jkt.Tim*, Jurnal Prosiding Seminar Nasional Pakar ke 3 Tahun 2020.

<sup>6</sup> Lihat Pasal 1 butir 1 Undang-undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan anak.

hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan”.

Sejalan dengan Pasal 105 UULLAJ seharusnya ketika seseorang pengemudi di dalam berkendara harus berperilaku tertib dan dapat mencegah dalam membahayakan keamanan berlalu lintas. Namun dalam prakteknya hal itu tidak sesuai dengan isi UULLAJ tersebut. Dimana perbuatan tersebut yang melakukan adalah seorang anak dibawah umur sehingga menimbulkan adanya satu pelanggaran yaitu pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan atau peraturan lainnya.

Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi pada anak dibawah umur adalah pelanggaran terhadap Pasal 77 UULLAJ mengenai kewajiban membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Surat Izin Mengemudi (SIM) saat mengendarai kendaraan bermotor dan Pasal 81 ayat (1) dan (2) yakni mengenai syarat usia untuk memiliki SIM. Jadi dalam hal ini anak dibawah umur tidak diperbolehkan untuk mengendarai kendaraan secara umum tanpa didampingi oleh pihak orangtua.

Hal demikian diatas ketika pengemudi kendaraan adalah seorang anak dibawah umur yang melakukan suatu kesalahan berupa kecelakaan lalu lintas yang sehingga mengakibatkan matinya seseorang dalam

kecelakaan tersebut, maka sesuai dengan UULLAJ memberikan kepastian tentang ketentuan pidana kecelakaan lalu lintas. Pasal 310 ayat (4)

UULLAJ menyatakan :

“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 (dua belas juta rupiah).”

Berdasarkan uraian Pasal 310 UULLAJ diatas, maka dapat disimpulkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi itu mengakibatkan orang lain meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam pasal tersebut. Kecelakaan yang ditimbulkan akibat kelalaian seorang pengemudi merupakan sebuah tindak pidana dan tentunya ada pertanggungjawabannya. Jika kecelakaan yang dilakukan oleh seorang anak selaku pengemudi dalam berkendara yang menyebabkan orang lain meninggal dunia banyak pertimbangan jika anak tersebut harus dipidana. Sehingga perlu dilakukan berbagai upaya untuk memberikan pembinaan dan perlindungan terhadap anak, baik menyangkut kelembagaan maupun perangkat hukum yang lebih memadai.

Adanya Undang-undang tentang anak telah menunjukkan bahwa anak perlu untuk dilindungi selayaknya yang tertera dalam Undang-undang Nomor 4 Tahun 1979 tentang Kesejahteraan Anak, Undang-undang Nomor 3 Tahun 1997 tentang Pengadilan Anak, dan Undang-undang

Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak Jo Undang-undang Nomor 35 Tahun 2014.

Berdasarkan pada Pasal 26 Undang-undang Pengadilan Anak sehingga bagi anak diancamkan maksimal seperdua ancaman orang dewasa. Di lain pihak, berdasarkan asas yang dianut di Indonesia bahwa ancaman pidana hanya diterapkan kepada anak sebagai upaya terakhir dan apabila masih dapat dilakukan upaya lain maka hal tersebut dapatlah dihindarkan.

Berdasarkan uraian-uraian diatas maka perlu dilakukan penelitian mengenai **“Pertanggungjawaban Pidana Anak Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Matinya Orang Lain.” (Studi Putusan Nomor 26/Pid.Sus-Anak/2019/PN Jap)**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang masalah sebagaimana telah diuraikan, maka yang menjadi rumusan masalah dalam proposal penelitian tesis ini yaitu :

1. Bagaimana pengaturan hukum tentang kecelakaan lalu lintas menurut hukum positif di Indonesia ?
2. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana anak dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain ?
3. Bagaimana pertimbangan hakim dalam Putusan Nomor 26/Pid.Sus-Anak/2019/PN Jap ?

### **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan hukum tentang kecelakaan lalu lintas menurut hukum positif di Indonesia.
2. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban anak dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pertimbangan hakim dalam Putusan Nomor 26/Pid.Sus-Anak/2019/PN Jap.

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat baik kegunaan dalam pengembangan ilmu atau manfaat di bidang teoritis dan manfaat di bidang praktis, antara lain:

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menambah khazanah pemikiran sebagai bahan masukan bagi para akademisi sebagai bahan pertimbangan dalam penelitian selanjutnya. Mengingat dinamika dalam menentukan kesalahan anak, khususnya dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas, maka pemikiran-pemikiran tentang bentuk pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan lalu lintas senantiasa menimbulkan kontradiktif, yang bahkan dapat melahirkan pemikiran-pemikiran baru, sebagai perkembangan pemikiran-pemikiran yang

sebelumnya. Dengan pemikiran-pemikiran yang baru tentunya akan menambah khazanah ilmu hukum pidana. Dan adapun punca pemikiran-pemikiran tersebut adalah daya guna pemikiran-pemikiran serta teori-teori tersebut dalam dunia nyata (doelmatigheid). Dengan demikian penelitian ini juga dapat memperkaya literatur kepustakaan.

## 2. Secara Praktis

Ilmu pengetahuan yang baik harus memberikan pegangan kepada kita dalam memecahkan persoalan yang kita jumpai dalam praktek. Oleh sebab itu segala teori pemikiran-pemikiran sedapat mungkin harus memiliki daya guna praktis. Pemikiran-pemikiran serta teori-teori lahir dari kebutuhan praktek, sehingga selayaknya pemikiran tersebut harus berguna untuk praktek. Mengingat dinamika dalam menentukan kesalahan anak, khususnya dalam kecelakaan lalu lintas. Praktek-praktek yang terjadi memutuhkan pemikiran-pemikiran yang nantinya akan digunakan untuk memenuhi kebutuhan praktek tersebut. Perkembangan isu-isu penerapan hukum pidana tak jarang membutuhkan suatu bentuk hukum yang baru dan bahkan konsepsi yang baru pula. Dengan teori-teori dan pemikiran-pemikiran yang disusun dalam penelitian tesis ini diharapkan dapat menjelaskan kedudukan isu-isu hukum tersebut dalam

hukum pidana. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan khazanah pemikiran yang konstruktif kepada penegak hukum dalam menerapkan hukum khususnya dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh anak.

## D. Kerangka Teori dan Konsep

### 1. Kerangka Teori

Teori berasal dari kata "*theoria*" dalam bahasa latin yang berarti "*perenungan*", yang pada gilirannya berasal dari kata "*thea*" dalam bahasa Yunani yang secara jelas hakiki menyiratkan sesuatu yang disebut dengan realitas. Dari kata *thea* ini pula datang kata modern "*teater*" yang berarti "*pertunjukan*" atau "*tontonan*". Dalam banyak literatur, beberapa ahli menggunakan kata ini untuk menunjukkan bangunan berfikir yang tersusun sistematis, logis (rasional), empiris (kenyataan), juga simbolis.<sup>7</sup> Menurut Neuman, teori adalah suatu sistem yang tersusun oleh berbagai abstraksi yang berinterkoneksi satu sama lainnya atau berbagai ide yang memadatkan dan mengorganisasi pengetahuan tentang dunia. Ia adalah cara yang ringkas untuk berfikir tentang dunia dan bagaimana dunia itu bekerja.<sup>8</sup>

Djokosutono mengatakan, "*theorie*" itu maksudnya ialah memberikan *wetenschappelijke rekening en verantwoordig,*

---

<sup>7</sup> Otje Salman dan Anthon F. Susanto, *Teori Hukum : Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali*, (Bandung: Refika Aditama, 2004), hal 21

<sup>8</sup>W.L. Neuman, dalam *Ibid.*, hlm 22

pertanggung jawab secara ilmiah. Jadi uraian *rechtsdogmatisch*. Bukan sesuatu yang serta merta harus dipraktekkan.<sup>9</sup> Teori berfungsi untuk menjelaskan fenomena dengan kerangka pikir yang abstrak. dalam ilmu hukum, teori berfungsi untuk menjelaskan peraturan-peraturan hukum positif. Dengan teori, dapat diketahui bagaimana peraturan-peraturan hukum dapat terbentuk, darimana hukum itu berasal.

Hukum pidana tidak akan terlepas dari masalah pokok yang menjadi titik perhatiannya, masalah pokok dalam hukum pidana tersebut meliputi masalah tindak pidana (perbuatan jahat), kesalahan dan pidana serta korban.<sup>10</sup> Dasar dari pada penjatuhan pidana terhadap suatu tindak pidana, harus dilandasi oleh suatu teori-teori pendukung, dimana mengenai teori-teori ini (dalam bentuk literatur hukum disebut dengan teori hukum pidana/*strafrech – theorien*) yang berhubungan langsung dengan pengertian hukum pidana subjektif tersebut.<sup>11</sup> Teori yang digunakan dalam penelitian tesis ini adalah teori perbuatan pidana dan teori pertanggungjawaban pidana.

#### **a. Teori Perbuatan Pidana**

Pengertian perbuatan pidana telah banyak dikemukakan oleh para ahli hukum pidana. Antara satu pengertian perbuatan pidana dengan

---

<sup>9</sup>Djokosutono. *Kuliah Hukum Tata Negara: Dihimpun Oleh Harun Al Rasid*. (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982), hal 50-51

<sup>10</sup>Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, *Renungan Tentang Filsafat Hukum*, (Jakarta: CV. Rajawali, 1987), hal 35

<sup>11</sup> Iswanto, dalam buku A. Fuad Usfa dan Tongat, *Pengantar Hukum Pidana*, (Malang: UMM Press, 2004), hal 32

pengertian perbuatan pidana yang lain secara umum terbagi menjadi 2 (dua) kelompok, yaitu kelompok memisahkan secara tegas antara perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana dan kelompok yang menyamakan antara perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana.<sup>12</sup>

Menurut Mahrus Ali, pengertian perbuatan pidana semata menunjuk pada perbuatan baik secara aktif maupun secara pasif, sedangkan apakah pelaku ketika melakukan perbuatan pidana patut dicela atau memiliki kesalahan bukan merupakan wilayah perbuatan pidana, tetapi sudah masuk pada pertanggungjawaban pidana.<sup>13</sup> Selain Mahrus Ali, Moeljatno memberikan definisi tentang Perbuatan Pidana. Perbuatan Pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi siapa yang melanggar larangan tersebut.<sup>14</sup> Roeslan Saleh ikut memberikan pendapatnya mengenai pengertian perbuatan pidana, yaitu sebagai perbuatan yang oleh aturan hukum pidana dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang.<sup>15</sup>

Marshall dalam buku Andi Hamzah<sup>16</sup> menyatakan bahwa perbuatan pidana adalah “perbuatan atau omisi yang dilarang oleh hukum untuk melindungi masyarakat, dan dapat dipidana berdasarkan prosedur hukum

---

<sup>12</sup> Mahrus Ali, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2012), hal 97

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Cetakan Kedelapan, Edisi Revisi, (Jakarta : Rineka Cipta, 2008), hal 59. (untuk selanjutnya disebut Moeljatno 1)

<sup>15</sup> Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana : Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, (Jakarta : Aksara Baru, 1981), hal 13

<sup>16</sup> Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta : Rineka Cipta, 1994), hal 89

yang berlaku. Dalam konsep KUHP tindak pidana diartikan sebagai perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana.<sup>17</sup> Dalam konsep tersebut dikemukakan bahwa untuk dinyatakan sebagai tindak pidana, selain perbuatan tersebut dilarang dan diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan harus juga bersifat melawan hukum atau bertentangan dengan kesadaran hukum masyarakat. Setiap tindak pidana selalu dipandang bersifat melawan hukum kecuali ada alasan pembenar.<sup>18</sup>

Dalam pengertian perbuatan pidana yang telah dikemukakan diatas, Moeljatno sama sekali tidak menyinggung mengenai kesalahan atau pertanggungjawaban pidana. Kesalahan adalah faktor penentu pertanggungjawaban pidana karenanya tidak sepatutnya menjadi bagian definisi perbuatan pidana. Masih menurut Moeljatno, pandangan yang menyatukan perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana adalah pandangan monitis yang dianggapnya kuno.<sup>19</sup> Selanjutnya secara tergas dinyatakan oleh Moeljatno, “apakah *inkonkreto* yang melakukan perbuatan

---

<sup>17</sup> Pasal 11 ayat (1) Konsep KUHP Edisi 2005. Dalam tulisan ini istilah tindak pidana dan perbuatan tindak pidana tidak dibedakan untuk alasan praktis, walaupun kedua istilah itu memiliki perbedaan signifikan. Istilah tindak pidana menunjuk pada suatu sikap aktif manusia yang bersifat aktif, sedangkan istilah perbuatan pidana lebih menunjuk kepada sikap yang diperlihatkan seseorang baik aktif maupun pasif.

<sup>18</sup> Pasal 11 ayat (2) dan ayat (3) Konsep KUHP

<sup>19</sup> Sudarto, *Hukum Pidana I*, (Semarang : Yayasan Sudarto Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, 1990), hal 40

tadi sungguh-sungguh dijatuhi pidana atau tidak, itu sudah diluar arti perbuatan pidana”.<sup>20</sup>

Bandingkan pengertian perbuatan pidana menurut sejumlah ahli hukum pidana Belanda. Menurut Enschede, Perbuatan Pidana sebagai *“een menselijke gedraging die valt binnen de grenzen van delictsomschrijving, wederechtelijk is en aan schuld te wijten”* (kelakuan manusia yang memenuhi rumusan delik, melawan hukum dan dapat dicela).<sup>21</sup> Definisi sederhana dari Enschede telah mencakup perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana. Kelakuan manusia yang memenuhi rumusan delik berkaitan dengan perbuatan pidana, sedangkan melawan hukum dan dapat dipidana berkaitan dengan kesalahan sebagai unsur mutlak pertanggungjawaban pidana.

Selain Enschede, Jonkers memberi definisi mengenai perbuatan pidana. Secara tegas dinyatakan oleh Jonkers *“de korte definitie luidt : een strafbaar feit is een feit, dat door de wet is strafbaar feit is een feit met opzet of schuldin verband staande onrechmatig (wederrechtelijke) gedraging begaan door een toerekenisvatbaar persoon*). (Definis secara singkat, Perbuatan pidana adalah suatu perbuatan yang menurut undang-undang dapat dijatuhi pidana, sedangkan definisi luas perbuatan pidana

---

<sup>20</sup> Moeljatno, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, (Jakarta : Bina Aksara, 1983), hal 11. (untuk selanjutnya disebut Moeljatno 2)

<sup>21</sup> Ch. J. Enschede dalam Eddy O.S. Hiariej, *Prinsip-prinsip Hukum Pidana*, Edisi Revisi, (Yogyakarta : Cahaya Atma Pusaka, 2016), hal 122

adalah suatu perbuatan dengan sengaja atau alpa yang dilakukan dengan melawan hukum oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan).<sup>22</sup> Dalam definisi singkat yang disampaikan oleh Jonkers sama sekali tidak menyinggung perihal pertanggungjawaban pidana, namun dalam definisi luas, perbuatan pidana juga mencakup pertanggungjawaban pidana.

Senada dengan Jonkers, Pompe yang mana dalam definisi perbuatan pidana secara teori mencakup perbuatan dan pertanggungjawaban pidana, sedangkan dalam definisi perbuatan pidana menurut hukum positif, Pompe tidak menyinggung perihal pertanggungjawaban pidana. Secara gamblang dinyatakan Pompe :

*“..... theoretische uiteenzettingen..... strafbare feit definiëren als de normovertreding, waaraan de overtreder schuld heeft en waarvan de bestraffing van het algemeen welzijn.... Het strafbare feit..... een gedraging zijn met drie algemene eigenschappen.... wederrechtelijk, aan schuld te wijten en strafbaar.... Volgens ons positieve recht is het strafbare feit niets anders dan een feit, dat in een wettelijke bepaling las strafbaar is omschreven....”* (... gambaran teori... perbuatan pidana didefinisikan sebagai pelanggaran norma yang diadakan karena pelanggar bersalah dan harus dihukum untuk menegakkan aturan hukum dan menyelamatkan kesejahteraan umum....Perbuatan Pidana.....suatu

---

<sup>22</sup> *Ibid.*, hal 123

kelakuan dengan tiga hal sebagai suatu kesatuan....melawan hukum, kesalahan yang dapat dicela dan dapat dipidana....Menurut hukum positif, perbuatan pidana tidak lain dari suatu perbuatan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai suatu peristiwa yang menyebabkan dijatuhi hukuman...<sup>23</sup>

Simons memberi arti perbuatan pidana sebagai suatu perbuatan yang oleh hukum diancam dengan hukuman, bertentangan dengan hukum, dilakukan oleh seorang yang bersalah dan orang tersebut dianggap bertanggungjawab atas perbuatannya (*strafbaar feit omschrijven als eene strafbaar gestelde, onrechmatige, met schuld in verband staande handeling van een toerekeningsvat baar persoon*).<sup>24</sup> Berdasarkan definisi perbuatan pidana yang dikemukakan oleh Enschede, Jonkers, Pompe dan Simons, terlihat jelas bahwa di dalam istilah perbuatan pidana sebagai terjemahan *strafbaarfeit* meliputi baik perbuatan pidana itu sendiri maupun pertanggungjawaban pidana.

Telah diketahui definisi perbuatan pidana dari para ahli yang telah dikemukakan diatas, sehingga dalam hal ini untuk memperjelas mengenai perbuatan pidana akan dibahas secara singkat apa-apa saja yang ada di dalama perbuatan pidana dimulai dari elemen-elemen yang ada dalam perbuatan pidana sampai unsur-unsur dan jenis-jenis delik tersebut.

---

<sup>23</sup> *Ibid.*, hal 123-124

<sup>24</sup> *Ibid.*, hal 124

Moeljatno berpendapat tentang elemen-elemen perbuatan pidana yaitu :<sup>25</sup>

- 1) Perbuatan yang terdiri dari kelakuan dan akibat
- 2) Hal ikhwal atau keadaan yang memberatkan pidana
- 3) Keadaan tambahan yang memberatkan pidana
- 4) Unsur melawan hukum yang objektif atau *objektif onrechtselement*
- 5) Unsur melawan hukum yang subjektif atau *subjektif onrechtselement*

Dapatlah dikatakan bahwa untuk bisa dijatuhi pidana maka seorang pelaku harus memenuhi kedua unsur tersebut yaitu *objektif onrechtselement* atau *subjektif onrechtselement*. Tegasnya kedua unsur melawan hukum tersebut bersifat mutlak. *Subjektif onrechtselement* hanya dapat diketahui dengan adanya *objektif onrechtselement*.<sup>26</sup>

Menurut Moeljatno terkait hal perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana, beliau memisahkan hal tersebut, akan tetapi ketika berbicara mengenai elemen-elemen perbuatan pidana, Moeljatno memasukan *subjektif onrechtselement* sebagai salah satu elemen. Menurut Eddy O.S. Hiariej berbicara mengenai *subjektif onrechtselement*, pada hakikatnya berbicara mengenai dasar pertanggungjawaban pidana.

---

<sup>25</sup> Moeljatno 2, *Op. Cit*, hal 69

<sup>26</sup> Eddy O.S. Hiariej, *Op. Cit*, hal 127

Tegasnya, pendapat Moeljatno mengenai elemen-elemen perbuatan pidana, telah memadukan antara perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana.<sup>27</sup>

Telah dijelaskan mengenai elemen-elemen perbuatan pidana seperti halnya diatas, maka dalam hal ini akan dijelaskan mengenai delik berupa unsur-unsur dan jenis-jenis delik. Dalam banyak literatur seringkali sebutan “delik” digunakan untuk mengganti istilah “perbuatan pidana”, sehingga ketika berbicara mengenai unsur-unsur delik dan jenis-jenis delik, sama halnya berbicara mengenai unsur-unsur perbuatan pidana dan jenis-jenis perbuatan pidana.

Dalam hal mengenai unsur-unsur delik terlebih dahulu dipahami perbedaan antara istilah “*bestandeeel*” dan “*element*”. Kedua istilah tersebut dalam bahasa Indonesia diterjemahkan sebagai unsur. Namun didalam kedua unsur tersebut memiliki perbedaan.<sup>28</sup> Perbedaan kedua istilah tersebut adalah elemen-elemend dalam suatu perbuatan pidana adalah unsur-unsur yang terdapat dalam suatu perbuatan pidana. Unsur tersebut baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis. *Bestandeeel* mengandung arti unsur perbuatan pidana yang secara *expressiv verbis* tertuang dalam suatu rumusan delik atau perbuatan pidana, dengan kata lain “*element*” perbuatan pidana meliputi unsur yang tertulis dan usnur yang tidak tertulis,

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, hal 128

<sup>28</sup> *Ibid.*, hal 129

sedangkan *bestandeeel* hanya meliputi unsur perbuatan pidana yang tertulis saja.<sup>29</sup>

Selanjutnya terkait dengan jenis-jenis delik dibagi dalam 4 (empat) bagian yaitu:

1) Kejahatan dan Pelanggaran<sup>30</sup>

Dalam konteks studi kejahatan, perbuatan pidana disebut sebagai *legal definition of crime*. Tappan menyatakan bahwa kejahatan adalah suatu perbuatan sengaja atau pengabaian dalam melanggar hukum pidana, dilakukan bukan untuk pembelaan diri dan tanpa pembenaran yang ditetapkan oleh negara. Tegasnya kejahatan sebagai perilaku dan perbuatan yang dapat dikenai sanksi yang ditetapkan secara resmi oleh negara.

Dalam perspektif hukum pidana, *legal definition of crime* dibedakan menjadi apa yang disebut sebagai *mala in se* dan *mala prohibita*.<sup>31</sup> Dapatlah dikatakan bahwa *mala in se* adalah perbuatan-perbuatan yang sejak awal telah dirasakan sebagai suatu ketidakadilan karena bertentangan dengan kaidah-kaidah dalam masyarakat sebelum ditetapkan undang-undang sebagai

---

<sup>29</sup> P.A.F Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung : Sinar Baru, 1990), hal 186

<sup>30</sup> Eddy O.S. Hiariej, *Op. Cit*, hal 134

<sup>31</sup> *Ibid.*

suatu perbuatan pidana. *Mala in se* selanjutnya dapat disebut sebagai kejahatan.

*Mala Prohibita* adalah perbuatan-perbuatan yang ditetapkan oleh undang-undang sebagai suatu ketidakadilan. Dapatlah dikatakan bahwa *mala prohibita* diidentikkan dengan pelanggaran. Dalam kosa kata lain, perbedaan *mala in se* dan *mala prohibita* oleh para ahli hukum dibedakan menjadi *felonies* dan *misdemeanors*. Demikian dalam kosa kata Belanda yang membedakan kualifikasi perbuatan pidana ke dalam *misdriff* (kejahatan) dan *overtreding* (pelanggaran). *Misdriff* lebih mengarah kepada *rechtsdelicten (mala in se)*, sementara *overtreding* lebih mengarah pada *wetsdelicten (mala prohibita)*.<sup>32</sup> Dalam konteks KUHP Indonesia, Buku Kedua KUHP adalah perbuatan pidana yang dikualifikasikan sebagai kejahatan, sedangkan Buku Ketiga KUHP adalah perbuatan pidana yang berkaitan dengan pelanggaran.

## 2) Delik Formil dan Delik Materii<sup>33</sup>

Pembedaan delik ke dalam bentuk delik formil dan delik materii tidak terlepas dari makna yang terkandung dari istilah perbuatan itu sendiri. Bahwa dalam istilah perbuatan

---

<sup>32</sup> Dani Krisnawati, Eddy O.S Hiariej, Marcus Priyo Gunarto, Sigid Riyanto dan Supriyadi, *Bunga Rampai Hukum Pidana Khusus*, (Jakarta : Pena : Ilmu dan Amal, 2006), hal 6-7

<sup>33</sup> Eddy O.S. Hiariej, *Op. Cit*, hal 136

mengandung 2 (dua) hal yaitu kelakuan atau tindakan dan akibat. Agar lebih mudah dipahami, dapatlah dikatakan bahwa delik formil adalah delik yang menitikberatkan pada tindakan, sedangkan delik materil adalah delik yang menitikberatkan pada akibat.

3) *Delicta Commissionis*, *Delicta Omissionis* dan *Delicta Commissionis Per Omissionem Commissa*.<sup>34</sup>

Delik komisi atau *Delicta Commissionis* pada hakikatnya adalah melakukan perbuatan yang dilarang dalam undang-undang. Hampir sebagian besar ketentuan pidana dalam undang-undang termasuk juga dalam KUHP berupa delik komisi karena berisi larangan-larangan untuk melakukan suatu perbuatan. Kebalikan dari *Delicta Commissionis* adalah *Delicta Omissionis* atau delik omisi yaitu tidak melakukan perbuatan yang diwajibkan atau diharuskan oleh undang-undang. *Delicta Omissionis* didasarkan pada suatu adagium *qui potest et debet vetara, tacens jubet*. Artinya seseorang yang berdiam, tidak mencegah atau tidak melakukan sesuatu yang harus dilakukan, sama saja seperti ia yang memerintahkan.

Selain *Delicta Commissionis* dan *Delicta Omissionis* dikenal juga *Delicta Commissionis Per Omissionem Commissa*. Secara

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, hal 137

singkat dapat dijelaskan bahwa *Delicta Commissionis Per Omissionem Commissa* adalah kelalaian atau kesengajaan terhadap suatu kewajiban yang menimbulkan akibat.

#### 4) Delik Kesengajaan dan Delik Kealpaan<sup>35</sup>

Sengaja atau *opzet* atau *dolus* dan *alpa* atau *schuld* atau *culpa* adalah bentuk-bentuk kesalahan dalam hukum pidana. Pembagian kejahatan ke dalam delik kesengajaan dan delik kealpaan hanya menandakan bentuk kesalahan dalam suatu rumusan delik. Konsekuensi bentuk kesalahan ini berimplikasi pada berat ringannya pidana yang diancamkan. Delik kesengajaan menghendaki bentuk kesalahan berupa kesengajaan dalam rumusan delik. Sedangkan delik kealpaan menghendaki bentuk kesalahan berupa kealpaan dalam rumusan delik. Biasanya bentuk kesalahan selalu dinyatakan secara eksplisit dalam rumusan delik. Namun ada kalanya, pembentuk undang-undang tidak mencantumkan bentuk kesalahan dalam rumusan delik secara tegas.

### **b. Teori Pertanggungjawaban Pidana**

Sekalipun kesalahan telah diterima sebagai unsur yang menentukan pertanggungjawaban pembuat tindak pidana, tetapi mengenai bagaimana memaknai kesalahan masih menjadi silang perdebatan di kalangan para

---

<sup>35</sup> *Ibid.*, hal 149

ahli. Pemahaman yang berbeda mengenai makna kesalahan dapat menyebabkan perbedaan dan penerapannya. Dengan kata lain, pengertian tentang kesalahan dengan sendirinya menentukan ruang lingkup pertanggungjawaban pembuat tindak pidana.<sup>36</sup>

Di dalam Hukum Pidana kesalahan memiliki 4 (empat) pengertian kesalahan tersebut yaitu :<sup>37</sup>

- 1) Kesalahan sebagai salah satu bagian rumusan delik atau dapat dikatakan kesalahan sebagai unsur tindak pidana. Berkaitan dengan hal ini, kesalahan digunakan sebagai suatu istilah kumpulan yang mencakup baik *dolus* maupun *culpa*.
- 2) Kesalahan sebagai suatu ketercelaan yang telah dikenal sejak tahun 1961. Ketercelaan ini dapat dipandang sebagai cerminan pandangan atau penilaian masyarakat hukum terhadap seberapa jauh peristiwa yang dikonstantasi sebenarnya dapat dihindari. Dalam hal ini, kesalahan tidak berfungsi sebagai unsur delik. Namun lebih sebagai tuntutan implisit bagi penentuan dapat/tidaknya pidana dijatuhkan.
- 3) Pembuat undang-undang juga menggunakan istilah kesalahan dalam suatu rumusan delik tersendiri dan secara khusus merujuk pada *culpa*.
- 4) Kesalahan digolongkan sebagai suatu bentuk pertanggungjawaban pidana atas seseorang pelaku tindak pidana.

Definisi kesalahan menurut Bambang Poernomo yaitu “kesalahan itu mengandung psikologis dan segi yuridis. Segi psikologis merupakan dasar untuk mengadakan pencelaan yang harus ada terlebih, baru kemudian segi yang kedua untuk dipertanggungjawabkan dalam hukum

---

<sup>36</sup> Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, (Jakarta : Prenada Media, 2006), hal 71

<sup>37</sup> Jan R Emmelink, *Hukum Pidana Komentar Atas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang-undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana Indonesia*, (Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama, 2003), hal 150

pidana. Dasar kesalahan yang harus dicari dalam psikis orang yang melakukan perbuatan itu sendiri dengan menyelidiki bagaimana hubungan batinnya itu dengan apa yang telah diperbuat".<sup>38</sup>

Berdasarkan pendapat Bambang Poernomo dapat diketahui untuk adanya suatu kesalahan harus ada keadaan psikis atau batin tertentu, dan harus ada hubungan yang tertentu antara keadaan batin tersebut dengan perbuatan yang dilakukan sehingga menimbulkan suatu celaan, yang pada nantinya akan menentukan dapat atau tidaknya seseorang di pertanggungjawabkan secara pidana.

Menurut Moeljatno, syarat-syarat kesalahan yaitu :<sup>39</sup>

- 1) Melakukan perbuatan pidana bersifat melawan hukum
- 2) Diatas umur tertentu mampu bertanggungjawab
- 3) Mempunyai suatu bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan
- 4) Tidak ada alasan pemaaf

Kesalahan sebagai faktor penentu dalam menentukan dapat tidaknya seseorang dipertanggungjawabkan secara pidana dan dapat dibedakan menjadi 2 (dua) bentuk yaitu kesalahan dalam bentuk kesengajaan (*dolus* atau *opzet*) dan kesalahan bentuk kealpaan (*culpa*)

Ilmu hukum pidana membedakan 3 (tiga) macam bentuk kesengajaan yaitu :<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1985), hal 145

<sup>39</sup> Moeljatno 2, *Op. Cit*, hal 164

<sup>40</sup> Adam Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, (Jakarta : PT. Rajagrafindo Persada, 2002), hal

- 1) Kesengajaan sebagai maksud/tujuan (*opzet als oogmerk*)
- 2) Kesengajaan sebagai kepastian (*opzet bij zekerheidsbewustzijn*)
- 3) Kesengajaan sebagai kemungkinan (*opzet bij mogelijkheidsbewustzijn*) disebut juga dengan *dolus eventualis*

Selain bentuk kesengajaan, bentuk kesalahan selanjutnya adalah *culpa*. Menurut Wirjono Prodjodikoro, *culpa* adalah “kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seperti kesengajaan yaitu kurang berhati-hati, sehingga akibat yang tidak di sengaja terjadi.<sup>41</sup>

Terkait dengan pendapat yang telah dikemukakan diatas, Moeljatno<sup>42</sup> berkesimpulan bahwa kesengajaan berlainan jenis dari kealpaan. Akan tetapi, dasarnya sama yaitu adanya perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana, adanya kemampuan bertanggungjawab, dan tidak adanya alasan pemaaf, akan tetapi bentuk dari kesengajaan berbeda dengan kealpaan. Kesengajaan mengenai sikap batin orang menentang larangan, sedangkan kealpaan adalah sikap kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam

---

<sup>41</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana Indonesia*, (Jakarta : PT. Eresco, 1981), hal 61

<sup>42</sup> Moeljatno 2, *Op. Cit*, hal 199

melakukan sesuatu yang objektif sehingga menimbulkan keadaan yang dilarang.

Telah dijelaskan diatas tentang adanya kesalahan sebagai bentuk adanya pertanggungjawaban pidana. Dalam hukum pidana konsep “pertanggungjawaban merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan. Dalam bahasa latin ajaran kesalahan dikenal dengan sebutan *mens rea*.<sup>43</sup> Doktrin *mens rea* dilandaskan pada suatu perbuatan tidak mengakibatkan seseorang bersalah kecuali jika pikiran orang itu jahat. Berdasarkan asas tersebut, ada 2 (dua) syarat yang harus dipenuhi untuk dapat memidana seseorang, yaitu adanya perbuatan lahiriah yang terlarang/perbuatan pidana (*actus reus*) dan ada sikap batin jahat (*mens rea*).<sup>44</sup>

Pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif yang ada memenuhi syarat untuk dapat dipidana karena perbuatannya itu. Dasar adanya perbuatan pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dipidananya pembuat adalah asas kesalahan. Ini berarti bahwa pembuat perbuatan pidana hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan perbuatan pidana tersebut.

---

<sup>43</sup> Mahrus Ali, *Op. Cit*, hal 155

<sup>44</sup> Hanafi, *Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana*, Jurnal Hukum, Vol. 6 No. 11 Tahun 1999, hal 27

Kapan seseorang dikatakan mempunyai kesalahan menyangkut masalah pertanggungjawaban pidana,<sup>45</sup> oleh karena itu pertanggungjawaban pidana adalah pertanggungjawaban orang terhadap tindak pidana yang dilakukannya. Tegasnya yang dipertanggungjawabkan orang itu adalah tindak pidana yang dilakukannya. Terjadinya pertanggungjawaban pidana karena telah ada tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang. Pertanggungjawaban pidana pada hakikatnya merupakan suatu mekanisme yang dibangun oleh hukum pidana untuk bereaksi terhadap pelanggaran atas kesepakatan menolak suatu perbuatan tertentu.<sup>46</sup>

Sudarto mengatakan bahwa “dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum”. Jadi meskipun perbuatan tersebut memenuhi rumusan delik dalam undang-undang dan tidak dibenarkan, namun hal tersebut belum memenuhi syarat penjatuhan pidana. Untuk pembedaan masih perlu adanya syarat untuk penjatuhan pidana, yaitu orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah. Orang tersebut harus dipertanggungjawabkan atas perbuatannya atau jika

---

<sup>45</sup> Roeslan Saleh, *Op. Cit*, hal 75

<sup>46</sup> Chairul Huda, *Op. Cit*, hal 68

dilihat dari sudut perbuatannya, perbuatannya baru dapat dipertanggungjawabkan kepada orang tersebut.<sup>47</sup>

Menurut Moeljatno, didalam hukum pidana ada 3 (tiga) syarat dalam menentukan pertanggungjawaban pidana atau kesalahan, diantaranya yaitu:<sup>48</sup>

- 1) Kemampuan bertanggungjawab atau dapat dipertanggungjawabkan dari si pembuat
- 2) Adanya perbuatan melawan hukum yaitu suatu sikap psikis pelaku terkait dengan kelakuannya yaitu disengaja dan kurang hati-hati atau lalai
- 3) Tidak ada alasan pembenar atau alasan yang menghapuskan pertanggungjawaban pidana bagi si pembuat.

Berdasarkan uraian diatas, maka kemampuan bertanggungjawab merupakan unsur kesalahan. Untuk membuktikan adanya kesalahan unsur tadi harus dibuktikan lagi. Mengingat hal ini sukar untuk dibuktikan dan memerlukan waktu yang cukup lama, maka unsur kemampuan bertanggungjawab dianggap diam-diam selalu ada karena pada umumnya setiap orang normal batinnya dan mampu bertanggungjawab.

Masalah kemampuan bertanggungjawab terdapat didalam Pasal 44 ayat (1) KUHPidana yang berbunyi : “barangsiapa melakukan perbuatan

---

<sup>47</sup> Sudarto, *Op. Cit*, hal 85

<sup>48</sup> Moeljatno 2, *Op. Cit*, hal 50

yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya karena jiwanya cacat dalam pertumbuhan terganggu karena cacat, tidak dipidana". Menurut moeljatno, bila tidak dipertanggungjawabkan itu disebabkan hal lain, misal jiwanya cacat tidak normal dikarenakan masih muda, maka Pasal tersebut tidak dapat dikenakan apabila hakim menjalankan Pasal 44 KUHPidana, maka sebelumnya harus memperhatikan apakah telah dipenuhi 2 (dua) syarat yaitu:

- 1) Syarat psikiatris yaitu pada terdakwa harus ada kurang sempurna akalnya atau sakit berubah akal, yaitu keadaan kegilaan yang mungkin ada sejak kelahiran atau karena suatu penyakit jiwa dan keadaan ini harus terus menerus.
- 2) Syarat psikologi ialah gangguan jiwa harus pada waktu si pelaku melakukan perbuatan pidana, oleh sebab itu suatu gangguan jiwa yang timbul sesudah peristiwa tersebut, dengan sendirinya tidak dapat menjadi sebab terdakwa tidak dapat dikenai hukuman.<sup>49</sup>

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat dinyatakan bahwa pertanggungjawaban pidana mengandung makna bahwa setiap orang yang melakukan tindak pidana atau melawan hukum, sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya, dengan kata lain orang yang melakukan perbuatan pidana akan mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut dengan pidana apabila ia mempunyai kesalahan, seseorang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan dilihat dari segi masyarakat menunjukkan

---

<sup>49</sup> *Ibid.*, hal 51

pandangan normatif mengenai kesalahan yang telah dilakukan orang tersebut.

## 2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual merupakan gambaran bagaimana hubungan antara konsep-konsep yang diteliti. Konsep (*concept*) adalah kata yang akan menyatakan abstraksi yang digeneralisasikan dari gejala-gejala tertentu. Salah satu cara untuk menjelaskan konsep adalah definisi.<sup>50</sup> Konsep merupakan definisi operasional guna mendapatkan pengertian yang seragam dan sekaligus menghindarkan perbedaan pengertian dari suatu istilah.

Adapun konsepsi yang dipergunakan dalam penelitian ini, yaitu :

- a. Pertanggungjawaban pidana adalah diteruskannya celaan yang objektif ada pada tindakan berdasarkan hukum yang berlaku, secara subjektif kepada pembuat yang memenuhi syarat-syarat undang-undang yang dapat dikenai pidana karena perbuatannya itu.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup>Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006), hal 47-48

<sup>51</sup>Djoko Prakoso, *Pembaharuan Hukum Pidana Di Indonesia*, (Yogyakarta: Liberty, 1987), hal 75

- b. Anak yang berhadapan dengan hukum adalah anak yang berkonflik dengan hukum, anak yang menjadi korban tindak pidana, dan anak yang menjadi saksi tindak pidana.<sup>52</sup>
- c. Anak yang berkonflik dengan hukum yang selanjutnya disebut anak adalah anak yang lebih berumur 12 (dua belas) tahun, tetapi belum berumur 18 (delapan belas) tahun yang diduga melakukan tindak pidana.<sup>53</sup>
- d. Anak yang menjadi korban tindak pidana yang selanjutnya disebut anak korban adalah anak yang belum berumur 18 (delapan belas) tahun yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang disebabkan oleh tindak pidana.<sup>54</sup>
- e. Anak yang menjadi saksi tindak pidana yang selanjutnya disebut sebagai anak saksi adalah anak yang belum berumur 18 (delapan belas) tahun yang dapat memberikan keterangan guna kepentingan penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di sidang pengadilan tentang suatu perkara pidana yang didengar, dilihat, dan/atau dialaminya sendiri.<sup>55</sup>

---

Anak <sup>52</sup>Pasal 1 angka 2, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak

Anak <sup>53</sup>Pasal 1 angka 3, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak

Anak <sup>54</sup>Pasal 1 angka 4, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak

Anak <sup>55</sup>Pasal 1 angka 5, Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak

f. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diguda dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.<sup>56</sup>

### **E. Asumsi**

Asumsi adalah dugaan atau andaian yang diterima sebagai dasar dan dianggap benar. Asumsi dapat menjadi landasan berpikir dan bertindak, dan dapat digunakan untuk memperoleh pengetahuan. Asumsi dapat dipengaruhi oleh data yang mendukung, dan hasilnya dapat disebut kesimpulan. Asumsi yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pengaturan hukum tentang kecelakaan lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Pertanggungjawaban pidana anak dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain mempertimbangkan kelangsungan hidup dan tumbuh kembang anak, sedangkan asas kelangsungan hidup dan tumbuh kembang anak adalah hak asasi yang paling mendasar bagi anak yang dilindungi oleh negara, pemerintah, masyarakat, keluarga dan orangtua.

---

<sup>56</sup>Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas

3. Pertimbangan hakim dalam Putusan Nomor 72/PID.Sus.An/2012/PN.R.Nd, dan Putusan Nomor 26/Pid.Sus-Anak/2019/PN Jap, dilihat dari pertimbangan yuridis maupun pertimbangan non yuridis sehingga dari pertimbangan tersebut, Majelis Hakim dapat menentukan apakah terdakwa layak dihukum atau tidak..

#### **F. Keaslian Penelitian**

Berdasarkan data informasi yang dihimpun dari kepustakaan, penelitian tesis dengan judul **“Pertanggungjawaban Pidana Anak Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas yang Menyebabkan Matinya Orang Lain” (Studi Putusan Nomor 26/Pid.Sus-Anak/2019/PN Jap)**, merupakan judul penelitian yang baru. Namun dalam penelusuran studi kepustakaan tersebut, terdapat beberapa penulisan hukum yang menyangkut kecelakaan lalu lintas, antara lain :

1. Tesis atas nama Eko Harianto, NIM 117005027 mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara dengan judul tesis “Analisa hukum penerapan restorative justice pada kasus kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban meninggal dunia dalam memberikan rasa keadilan bagi pihak yang terlibat”.
2. Tesis atas nama Rukayah, NIM 117011101 mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara dengan judul tesis “Perlindungan hukum terhadap nasabah

asuransi jiwa yang mengalami patah tulang akibat kecelakaan lalu lintas (Studi pada PT. Prudential Life Assurance Cabang Medan)".

3. Tesis atas nama Diah Meisary Surahman, NIM 137005073 mahasiswa Program Studi Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara dengan judul tesis "Pertanggungjawaban pidana dalam tindak pidana lalu lintas yang dilakukan seorang anak".

Dengan demikian penelitian ini dapat dikatakan asli sesuai dengan asas-asas keilmuan yaitu, jujur, rasional dan objektif serta terbuka. Semua ini merupakan implikasi etis dari proses menemukan kebenaran ilmiah. Penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya secara ilmiah

### **G. Metode Penelitian**

Sesuai dengan permasalahan yang diteliti, penelitian ini merupakan penelitian hukum (*legal research*). Morris L. Cohen dan Kent C. Olson mengatakan bahwa "*Legal research, in a nutshell, is the process of finding the law that the governs activitie in human society. It involves locating botg rules which are enforced by the state and commentaries which explain or analyze these rules*".<sup>57</sup> Kemudian, Peter Mahmud Marzuki mengatakan bahwa "penelitian hukum merupakan suatu kegiatan *know-how*, dalam ilmu hukum, bukan sekedar *know-about*. Sebagai kegiatan *know-how*,

---

<sup>57</sup>Morris L. Cohen dan Kent C. Olson, *Legal Research*, (United States: Wst Publishing Co., 1992), hal 1

penelitian hukum dilakukan untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi”.<sup>58</sup> Kemudian, Peter Mahmud Marzuki menjelaskan, objek ilmu hukum adalah koherensi antara norma hukum dan prinsip hukum, antara aturan hukum dan norma hukum, serta koherensi antara tingkah laku (*act*)-bukan perilaku (*behaviour*)- individu dengan norma hukum.<sup>59</sup>

Ilmu hukum memiliki karakteristik preskriptif dan bukan deskriptif. Berdasarkan hal tersebut maka penelitian hukum ini bersifat preskriptif analitis.<sup>60</sup> Objek penelitian tesis ini dilakukan bertujuan untuk mempelajari penerapan norma-norma atau kaidah hukum yang dilakukan dalam praktik hukum terutama mengenai kasus-kasus yang telah diputus terhadap perkara kecelakaan yang menyebabkan matinya orang lain yang dilakukan oleh anak.

### **1. Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Penelitian hukum normatif mencakup penelitian terhadap asas-asas atau prinsip-prinsip hukum,

---

<sup>58</sup>Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum, Edisi Revisi*, (Jakarta: Kencana, 2010), hal 60

<sup>59</sup>*Ibid.*, hal 41-42

<sup>60</sup>Lihat penjelasan Peter Mahmud Marzuki, “Memberikan preskripsi mengenai apa yang seharusnya merupakan esensial dari penelitian hukum, karena untuk hal itulah dilakukan penelitian tersebut dilakukan. Baik untuk keperluan praktik hukum maupun untuk penulisan akademis, preskripsi yang diberikan menentukan nilai penelitian tersebut. Berpegang kepada karakteristik ilmu hukum sebagai ilmu terapan, preskripsi yang diberikan di dalam kegiatan penelitian hukum harus dapat dan mungkin untuk diterapkan. Dengan demikian, preskripsi yang diberikan bukan merupakan sesuatu yang telah diterapkan atau sudah ada. Oleh karena itulah yang dihasilkan oleh penelitian hukum sekalipun bukan asas hukum yang baru atau teori baru, paling tidak argumentasi baru. Bertolak dari argumentasi baru itulah diberikan preskripsi, sehingga preskripsi tersebut bukan merupakan suatu fantasi atau angan-angan kosong.

sistematik hukum, taraf sinkronisasi vertikal dan horizontal, perbandingan hukum, dan sejarah hukum. Penelitian yuridis normatif juga meneliti norma-norma hukum positif, asas-asas, prinsip-prinsip, dan doktrin-doktrin hukum.<sup>61</sup>

Penelitian ini bersifat preskriptif analitis.<sup>62</sup> Preskriptif yang bertujuan untuk memberi gambaran mengenai fakta-fakta disertai analisis yang akurat mengenai peraturan perundang-undangan yang berlaku dihubungkan dengan teori-teori hukum dan praktek yang berkaitan dengan bentuk kesalahan anak dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain. Selanjutnya, akan mengomentari dan memberi saran-saran untuk mencari solusi penyelesaiannya

## 2. Metode Pendekatan

Di dalam penelitian hukum terdapat pendekatan guna mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu hukum yang tengah diteliti. Pendekatan-pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*), pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan historis (*historical approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*).<sup>63</sup> Merujuk pendekatan-pendekatan tersebut,

---

<sup>61</sup>Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang : Bayumedia Publishing, 2008), hlm 45-62 dan hlm 390.

<sup>62</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Op. Cit*, hal 22

<sup>63</sup>*Ibid.*, hal 133

penelitian tesis ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*).

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), digunakan untuk meneliti, mendalami penerapan hukum terhadap anak dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain. Dalam hal ini, menjelaskan dasar untuk menentukan bentuk kesalahan anak dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak yang dikaitkan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas.

Pendekatan kasus (*case approach*) bukanlah merujuk kepada diktum putusan pengadilan, melainkan merujuk kepada *ratio decidendi*.<sup>64</sup> Dalam menggunakan pendekatan kasus, yang perlu dipahami peneliti adalah *ratio decidendi*, yaitu alasan-alasan hukum yang digunakan oleh hakim untuk sampai kepada putusannya.<sup>65</sup> Pendekatan kasus dalam proposal tesis ini dimaksudkan untuk mempelajari penerapan hukum serta alasan-alasan hukum yang digunakan oleh hakim dalam menjatuhkan pidana terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain yang dilakukan oleh anak.

---

<sup>64</sup>*Ibid.*, hal 158-159

<sup>65</sup>*Ibid.*, hal 158

### 3. Prosedur Pengambilan dan Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian tesis ini menggunakan tehnik Penelitian Kepustakaan (*library research*) untuk mendapatkan konsepsi teori atau doktrin, pendapat atau pemikiran konseptual dan peneliti terdahulu yang berhubungan dengan objek penelitian berupa putusan-putusan pengadilan dan peraturan perundang-undangan, serta buku-buku.

Untuk memecahkan isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa saja yang seyogianya, diperlukan sumber-sumber penelitian.<sup>66</sup> Sumber bahan penelitian yang dibutuhkan dalam hal ini adalah wujud sumber bahan hukum primer, sumber bahan hukum sekunder, dan sumber hahan hukum tertier yang digunakan untuk menjawab permasalahan yang menjadi fokus penelitian ini, yakni:

a. Bahan hukum primer, yaitu :

- 1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- 2) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana
- 3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkuta jalan
- 4) Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 Tentang Perlindungan Anak

---

<sup>66</sup>*Ibid.*, hal 181

- 5) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Anak
  - 6) Putusan-putusan Pengadilan yaitu Putusan Nomor: 72/Pid.Sus.An/2012/PN.R.Nd. dan Putusan Nomor: 26/Pid.Sus-Anak/2019/PN.Jap.
- b. Bahan hukum sekunder berupa bahan hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi, meliputi buku-buku teks yang berisi mengenai prinsip-prinsip dasar ilmu hukum dan pandangan-pandangan klasik para sarjana yang mampu memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Selain itu, bahan hukum sekunder juga berupa tulisan-tulisan tentang hukum baik dalam bentuk buku ataupun jurnal-jurnal yang relevan dengan topik penelitian.
- c. Bahan hukum tertier atau bahan hukum penunjang yang mencakup bahan yang memberi petunjuk-petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer, sekunder, seperti kamus umum, kamus hukum, majalah dan jurnal ilmiah.<sup>67</sup>

#### **4. Analisis Data**

Bahan hukum yang telah diperoleh selanjutnya akan disusun dan dinalisis secara kualitatif, terhadap data yang sifatnya kualitatif ditafsirkan secara yuridis, logos, dan sistematis dengan menggunakan metode

---

<sup>67</sup>Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Rajawali Press, 1990), hal 41

dedukif melihat suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku secara umum dikaitkan dengan putusan-putusan pengadilan untuk dijadikan dasar hukum untuk mengkaji penerapan hukum, pembuktian dan pertanggungjawaban pada pertimbangan hukum dalam putusan hakim dalam mengadili perkara tersebut. Dari hasil analisis ini diharapkan akan diperoleh kesimpulan yang memberikan jawaban atas permasalahan yang diteliti.

## **BAB II**

### **PENGATURAN HUKUM TENTANG KECELAKAAN LALU LINTAS**

#### **MENURUT HUKUM POSITIF DI INDONESIA**

##### **A. Gambaran Umum Tentang Kecelakaan Lalu Lintas**

###### **1. Definsi dan Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas**

###### **a. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas**

Sebelum membahas lebih jauh mengenai definisi dari kecelakaan lalu lintas, maka terlebih dahulu harus mengetahui mengenai lalu lintas itu sendiri. Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditegaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah “satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan”. Selanjutnya disebutkan bahwa pengertian lalu lintas berdasarkan Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah “gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan intergritas nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas merupakan bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan

angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggara negara.<sup>68</sup> Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan :<sup>69</sup>

- 1) Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, 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 penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Menurut D. A Colling dalam bukunya Suwardjoko P. Warpanai tentang Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan dapat diartikan sebagai tiap kejadian yang tidak direncanakan dan terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, faktor lingkungan, ataupun kombinasi-kombinasi dari hal-hal tersebut yang mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak kesakitan, kematian, kerusakan properti ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya.<sup>70</sup>

Menurut Pasal 1 angka 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa Kecelakaan Lalu Lintas adalah “ suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak

---

<sup>68</sup> Penjelasan dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>69</sup> Direktorat Lalu Lintas Polri, *Panduan Praktis Berlalu Lintas*, (Jakarta : Ditlantas Polri, 2009), hal 12

<sup>70</sup> Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung : ITB, 2002), hal 1

disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”, sedangkan di dalam Pasal 93 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan menjelaskan bahwa Kecelakaan Lalu Lintas adalah “suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda”.

Menurut Soerjono Soekanto<sup>71</sup> :

Kecelakaan Lalu Lintas adalah “suatu kecelakaan lalu lintas yang mungkin terjadi dimana terlibat kendaraan bermotor di jalan umum, didalamnya terlibat manusia, benda dan bahaya yang mungkin berakibat kematian, cedera, kerusakan atau kerugian, disamping itu kecelakaan lalu lintas mungkin melibatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor saja”.

Berdasarkan definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

---

<sup>71</sup> Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas : Analisa Menurut Sosiologi Hukum*, (Bandung : Mandar Maju, 1990), hal 21

## **b. Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas**

### **1) Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas**

Pasal 229 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka penggolongan kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan yaitu :

- a) Kecelakaan Lalu Lintas ringan, yaitu suatu kecelakaan lalu lintas yang dapat diklasifikasikan ke dalam kecelakaan ringan apabila di dalam suatu kecelakaan lalu lintas, kerugian hanya berupa kerugian materi, kerusakan kendaraan dan/atau kerusakan barang.
- b) Kecelakaan Lalu Lintas sedang, yaitu suatu kecelakaan lalu lintas sedang apabila dalam suatu kecelakaan lalu lintas mengakibatkan timbulnya suatu luka ringan pada korban dan kerusakan pada kendaraan dan/atau baran.
- c) Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu suatu bentuk kecelakaan berat apabila dalam suatu kecelakaan lalu lintas mengakibatkan timbulnya korban meninggal dunia atau luka berat

### **2) Jenis Kecelakaan Lalu Lintas**

Menurut Departemen Perhubungan<sup>72</sup>, jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi :

- a) *Angle* (Ra), yaitu tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda namun bukan dari arah berlawanan.
- b) *Rear-End* (Re), yaitu kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain yang bergerak searah.
- c) *Sideswipe* (Ss), yaitu kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama atau pada arah yang berlawanan.

---

<sup>72</sup> Departemen Perhubungan, *Penyusunan Rencana Umum Keselamatan Transportasi Darat*. Jakarta : Departemen Perhubungan, 2006, hal 25)

- d) *Head-On* (On), yaitu tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswipe*)
- e) *Backing*, yaitu tabrakan secara mundur.

### 3) Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas maka dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasikan berdasarkan kondisi korban menjadi 3 (tiga), yaitu :

- 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 lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap dirumah 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 harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 (tiga puluh) hari.

## 2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Pada hakikatnya sistem keselamatan lalu lintas jalan terdiri dari 3 (tiga) subsistem, yaitu subsistem sebagai pengguna jalan (manusia), subsistem kendaraan dan subsistem lingkungan jalan. Ketiga subsistem ini

bergabung menjadi satu sistem yang kompleks.<sup>73</sup> Penyebab kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh anak tidak berbeda dengan orang dewasa.

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada umumnya terdapat pada unsur kesalahan manusia, tetapi pada kenyataannya suatu kecelakaan lalu lintas jalan pada umumnya akibat dari kombinasi beberapa unsur yang mengubah kumpulan *hazard* (bahaya) menjadi kecelakaan lalu lintas.<sup>74</sup> Dengan mengidentifikasi rantai penyebab kecelakaan lalu lintas yang dibentuk dari ketiga unsur itu, unsur kesalahan manusia menjadi titik tolak upaya keselamatan lalu lintas.

Secara garis besar, penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan raya, faktor lingkungan/geografis alam di suatu wilayah. Faktor tersebut akan dijelaskan diantaranya :

#### **a. Faktor manusia**

Faktor manusia menjadi faktor yang utama atau dominan, karena cukup banyak faktor yang mempengaruhi perilakunya. Semua pengguna jalan mempunyai peran penting dalam pencegahan dan pengurangan kecelakaan yang sering terjadi. Adanya ketidakterampilan pengemudi dapat menimbulkan hal-hal tindakan yang salah atau yang tidak diinginkan. Tingkah laku pribadi dari pengemudi di jalan raya faktor utama

---

<sup>73</sup> Tri Tjahjono dan Indrayati Subagio, *Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan*, (Bandung : CV. Lubuk Agung, 2011), hal 19

<sup>74</sup> *Ibid.*, hal 20

yang menentukan keadaan lalu lintas yang terjadi, faktor psikologis maupun fisiologis, faktor psikologis yang dimaksud adalah pengetahuan, mental, sikap dan ketrampilan. Faktor fisiologis diantaranya mencakup : penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, sistem syaraf. Beberapa karakteristik dari pengemudi yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas :

#### 1) Jenis Kelamin

Jenis kelamin dalam berkendara juga berpengaruh. Laki-laki dan wanita mempunyai pemikiran yang berbeda saat berkendara. Laki-laki biasanya cenderung mempunyai sifat arogan yang di jalan raya yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, tidak dipungkiri juga bagi wanita.

#### 2) Perilaku di jalan raya

Perilaku pengemudi di jalan raya mempunyai pengaruh yang sangat menentukan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Perilaku pengemudi yang tidak mematuhi tata tertib melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan tidak menggunakan kelengkapan kendaraan. Perilaku seperti itu dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

#### 3) Faktor umur dan Pengalaman Berkendara

Bertambah usianya seseorang dapat mempengaruhi cara berfikirnya dalam mengambil keputusan di jalan. Seseorang yang berusia di atas 30 tahun biasanya lebih mempunyai tingkat kewaspadaan lebih

tinggi dalam berkendara di jalan raya dari pada yang berusia muda. Menurut UU LLAJ juga mengatur tentang batasan umur pengendara, ia juga sudah harus memiliki surat izin mengemudi (SIM) yang memiliki batasan umur diatur dalam Pasal 81 ayat (2) yang berbunyi sebagai berikut :

Ayat (2) syarat usia sebagaimana disebut dalam ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut :

- a) Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D
- b) Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I dan
- c) Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II.

Faktor lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan dari faktor manusia yaitu, kesengajaan dan kelalaian. Tidak fokus seseorang itu dalam mengendarai sehingga kesengajaan, ketidaksengajaan ataupun kelalaian itu memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kesengajaan dan kelalaian dalam ruang lingkup kecelakaan lalu lintas dijadikan suatu acuan untuk menentukan ancaman hukuman pada seseorang termasuk dalam kesalahan yang mana dari kecelakaan yang terjadi. Menentukan masuk dalam kecelakaan yang diakibatkan dari kelalaian pengendara itu atau masuk dalam kecelakaan yang disengaja oleh pengendara itu sendiri. Hal ini diatur dalam Pasal UU LLAJ yaitu dalam Pasal 310 dan 311.

Menurut wirjono prodjodikoro terdapat beberapa kesalahan dari pengemudi yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan yaitu sebagai berikut : Kesalahan pengemudi mobil sering dapat disimpulkan dengan mempergunakan peraturan lalu lintas. Misalnya, ia tidak memberikan tanda akan membeluk, atau ia mengendarai mobil tidak di jalur kiri, atau pada suatu persimpangan tidak memberikan prioritas kepada kendaraan lain yang datang dari sebelah kiri, atau menjalankan mobil terlalu cepat melampaui batas kecepatan yang ditentukan dalam rambu-rambu di jalan yang bersangkutan.<sup>75</sup>

Dilihat berdasarkan kutipan di atas bahwa terdapat beberapa bentuk kesalahan dari sisi manusia yang pada akhirnya dapat menyebabkan kecelakaan. Pokok dari beberapa bentuk kesalahan tersebut keseluruhannya berasal dari pada adanya kelalaian atau ketidakhati – hatian dari pengendara.

Faktor manusia adalah salah satu faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas. Hal demikian dikarenakan manusia merupakan pihak yang dapat melakukan pelanggaran atas peraturan lalu lintas. Pelanggaran tersebut dapat terjadi karena adanya ketidaktahuan terhadap peraturan yang berlaku, tidak melihat ketentuan yang

---

<sup>75</sup> Wirjono Projodikoro, *Tindak – Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, (Bandung : Refika Aditama, 2003), hal 81

diperlakukan, maupun pura-pura tidak tahu atau tidak mau tahu atas peraturan tersebut.<sup>76</sup>

Faktor manusia sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dalam hal ini dapat juga dikaitkan dengan beberapa tindakan manusia yang tidak seharusnya dilakukan ketika mengemudi. Tindakan tersebut misalnya seseorang mengendarai kendaraan dalam keadaan mengantuk, sedang sakit, ataupun dibawah pengaruh alkohol dan obat-obatan terlarang. Faktor manusia yang dapat menyebabkan kecelakaan juga terkait dengan keadaan pengemudi. Keadaan pengemudi dapat kita lihat dipengaruhi oleh beberapa hal antara lain :<sup>77</sup>

a) Keadaan Tubuh

Keadaan panca indra manusia sebagai pembawaan pribadinya sering menjadi sebab dari suatu kecelakaan. Pengemudi yang kurang penglihatannya dan pendengarannya sukar untuk mengikuti keadaan lalu lintas di jalan dengan sempurna.

b) Kecapakan

Seseorang yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) belum tentu menjadi pengemudi yang baik, karena selain lulus dari ujian seseorang harus mendapat cukup pengalaman yang akan memberikan kecakapan dan pengetahuan tentang bagaimana caranya membawa kendaraan dengan selamat dan tanpa melanggar peraturan lalu lintas. Kecakapan fisik dan mental orang dapat mengemudikan kenadaanya dengan baik.

---

<sup>76</sup> Agio V.sangki, *Tanggung jawab Pidana Pengemudi Kendaraan yang Mengakibatkan Kematian dalam Kecelakaan Lalu Lintas dalam Jurnal Lex Crimen* vol. I/No.1/Jan-mrt/2012,hlm 36

<sup>77</sup> Kepolisian Republik Indonesia, *Komando Pengembangan Pendidikan Latihan Polri*, (Jakarta : Polisi dan Lalu Lintas, 1984), hal 82

c) Reaksi

Yaitu berkaitan dengan keadaan yang mengharuskan pengemudi mengambil keputusan dengan cepat atau bereaksi untuk situasi tertentu dan ketika reaksi telambat maka akan terjadi kecelakaan lalu lintas.

d) Gangguan Terhadap Perhatian

Yaitu gangguan terhadap perhatian dapat menyebabkan kecelakaan, karena disebabkan kelengahan yang berlangsung beberapa detik saja. Hal ini menyebabkan pengemudi tidak menguasai panca indera dan anggota badannya. Pengemudi dalam keadaan ini mudah mendapat kecelakaan.

**b. Faktor kendaraan**

Faktor kendaraan disini juga mempunyai peran terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang perlu diperhatikan. Faktor kendaraan yang dapat mengakibatkan kecelakaan salah satu diantaranya yaitu perlengkapan kendaraan, misalnya rem tidak dapat digunakan dengan baik, alat kemudi tidak bekerja dengan baik, ban atau roda dalam kondisi sudah tidak layak digunakan, tidak ada kaca spion, syarat lampu penerangan tidak terpenuhi, menggunakan lampu penerangan yang menyilaukan pengguna jalan lain. Kendaraan yang mempunyai muatan terlalu berat dan berlebihan juga memicu kecelakaan lalu lintas.

Faktor kendaraan juga merupakan faktor lain yang dapat menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas. Faktor kendaraan yang paling dominan menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas terjadi adalah :

1) Fungsi Rem

Yaitu adanya rem blong atau slip yang membuat kendaraan lepas kontrol dan sulit untuk diperlambat.

2) Kondisi Ban

Misalnya ketika ban meletus dalam keadaan kendaraan dalam kondisi tersebut dapat membuat kendaraan menjadi tidak seimbang dan sulit untuk dikendalikan sehingga potensi terjadinya kecelakaan menjadi meningkat.<sup>78</sup>

### c. Faktor Jalan Raya

Kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak, berlubang-lubang, batu-batu, licin terutama di waktu hujan, pagar pengaman yang tidak ada di daerah pegunungan dan jarak pandang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.<sup>79</sup> Kondisi jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pengguna jalan terutama bagi pengemudi kendaraan bermotor yakni pengemudi sepeda motor. Hal ini dikarenakan sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang sangat mudah terlibat kecelakaan akibat turbulensi oleh medan jalan yang berlubang mengingat strukturnya yang kurang stabil.<sup>80</sup>

Begitu juga dengan keadaan tidak berfungsinya marka, rambu, dan sinyal lalu lintas dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ini merupakan faktor yang dapat secara langsung dipengaruhi oleh

---

<sup>78</sup> Agio V sangki, *Op.Cit*, hal 36

<sup>79</sup> Edo Rusyanto, *Awas Jalan Rusak Bisa Picu Kecelakaan*, <https://edorusyanto.wordpress.com/2013/01/23/awas-jalan-rusak-bisa-picu-kecelakaan/>, diakses pada tanggal 12 Februari 2018 pukul 17:18 WIB

<sup>80</sup> *Ibid.*

penyelenggara jalan. Mengingat kondisi jalan yang masih banyak membutuhkan perbaikan maka tentu memerlukan perhatian yang lebih serius dari penyelenggara jalan, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 24 UU LLAJ. Penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak maka penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sesuai titah pasal tersebut pemerintah selaku penyelenggara jalan terutama dalam hal urusan pemerintahan di bidang jalan dalam hal ini kementerian pekerjaan umum adalah wajib untuk memperbaiki jalan yang rusak dan bertanggung jawab atas jalan yang rusak tersebut.

#### **d. Faktor Lingkungan/Geografis (alam) di suatu wilayah**

Lingkungan/geografis (alam) sangat berpengaruh dalam suatu kecelakaan lalu lintas yang biasanya terjadi, keadaan suatu medan yang sangat curam,berkelok–kelok, berbukit–bukit ,dan terjal menjadi pendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas, ketika seorang pengendara tidak berhati – hati. Keadaan alam yang buruk cuaca hujan deras, asap, kabut, yang dapat mempengaruhi jarak pada pandangan pengendara. Kecelakaan banyak terjadi pula dikarenakan adanya tanah longsor, pohon tumbang tiba – tiba yang menimpa kendaraan faktor alam ini sering berakibat kecelakaan.

Kondisi lingkungan dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengendara kendaraan bermotor seperti misalnya pada cuaca gelap. Ketika cuaca gelap berkabut maka jarak pandang pengemudi dalam mengendarai kendaraannya menjadi sangat terbatas sehingga dapat menyebabkan kecelakaan. Sementara kabut tebal juga dapat menyebabkan kecelakaan mengelabui mata sebab seolah-olah tidak ada kendaraan yang melaju karena jarak pandang yang terbatas, oleh sebab itu kecelakaan lalu lintas kemudian terjadi karena jarak mata terhalang.

Pengaruh cuaca juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan, misalnya cuaca kemarau dengan kondisi lingkungan yang sangat kering dan berdebu dapat menjadi bahaya bagi pengendara khususnya pengendara kendaraan roda dua. Hal ini demikian dikarenakan ketika kondisi lingkungan berdebu, maka konsentrasi mata pengendara menjadi berkurang dan potensi terjadinya kecelakaan meningkat. Cuaca hujan maka kondisi demikianlah juga dapat membahayakan pengendara kendaraan bermotor, jalan yang licin pada waktu hujan dapat membuat pengendara kendaraan tergelincir atau terjadi slip pada ban. Kondisi seperti ini dapat mengakibatkan kendaraan kehilangan kendali.<sup>81</sup>

---

<sup>81</sup> *Ibid.*

## **B. Pengaturan Hukum tentang Kecelakaan Lalu Lintas**

Di dalam UULLAJ, Pasal yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian orang lain diatur di dalam Pasal 310 dan Pasal 311 UULLAJ. Pasal-pasal tersebut yang dapat digunakan untuk menjerat pengemudi yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas.

Pasal 310 UULLAJ yang berbunyi :

- Ayat (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).
- Ayat (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)
- Ayat (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).
- Ayat (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).

Unsur-unsur yang terkandung di dalam Pasal 310 ayat (4) yaitu :

1. Setiap orang

Kata setiap orang yang dimaksud di sini adalah siapa saja yang menjadi subjek hukum, yakni sebagai pembawa hak dan kewajiban. Dalam doktrin ilmu hukum pidana “setiap orang” dapat dibagi ke dalam dua jenis, yaitu

a. Manusia

b. Korporasi yang berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum

“Setiap orang” dalam Pasal ini mengacu pada pelaku dari perbuatan tindak pidana kejahatan lalu lintas serta tidak ditemukan alasan penghapus pidana baik berupa alasan pemaaf maupun alasan pembenar sebagaimana yang diatur dalam Pasal 44 sampai dengan Pasal 51 KUHP dan pelaku tersebut dipandang cakap sebagai subjek hukum.

2. Mengemudikan kendaraan bermotor

Pelaku dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang dapat dipidana adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Artinya setiap orang yang mengemudikan kendaraan tidak bermotor maka ia tidak dapat dipidana. Redaksi pasal ini setelah dicermati ternyata didapati bahwa pengemudi kendaraan tidak bermotor tidak dijadikan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas terkait dengan posisinya yang lemah sebagai pengguna jalan. Umumnya orang yang mengemudikan kendaraan tidak bermotor menggunakan kekuatan fisik dan bukan

dengan kekuatan mesin seperti pada kendaraan bermotor, sehingga disini dituntut unsur kehati-hatian yang tinggi pada diri pengemudi kendaraan bermotor. Berhubungan dengan ini dapat diketahui dengan melihat pada redaksi Pasal 1 angka 8 dan angka 9 UULLAJ sebagai berikut :

- a. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
- b. Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan tenaga manusia dan/atau hewan.

### 3. Karena lalai

Unsur ini pada umumnya yang memerlukan waktu lebih lama dalam hal pembuktiannya. Kesalahan pelaku dalam kecelakaan lalu lintas berupa kelalaian yang ada pada dirinya saat itu harus dilihat dari faktor kejadian yang sebenarnya yakni faktor apa yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut. Demikian pula harus diukur sejauh mana pengemudi telah benar-benar waspada dan hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya. Dalam hal ini yang membedakan antara kelalaian dengan kesengajaan pada pokoknya adalah bahwa pengemudi tentu tidak akan berbuat, seandainya ia mengetahui akibat yang akan timbul akibat perbuatannya. Di sini pengemudi tidak sadar akan resiko dari perbuatannya tersebut yang menyebabkan ia lalai. Kesalahan

berbentuk kealpaan/kelalaian dengan kata lain merupakan tindakan tercela dan pelaku tidak menyadari tindakan yang dilakukan tersebut.

Kelalaian tersebut merupakan rumusan delik maka juga harus dibuktikan. Unsur ini dapat diungkapkan dari kronologis kejadian dan kesaksian-kesaksian Melalui penyidikan dan dengan mengungkapkan fakta-fakta dalam persidangan maka unsur kelalaian akan dapat dibuktikan atau tidak.

#### 4. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia

Unsur mengakibatkan orang lain meninggal dunia pada umumnya dibuktikan berdasarkan *Visum Et Repertum* dari rumah sakit yang menerangkan penyebab dan cara kematian korban dengan memeriksa tubuh korban baik dengan pemeriksaan luar maupun dengan pemeriksaan dalam. Defenisi umum *Visum Et Repertum* adalah laporan tertulis untuk peradilan yang dibuat dokter berdasarkan sumpah jabatan dokter tentang hal yang dilihat dan ditemukan pada benda yang diperiksa serta memberikan pendapat mengenai apa yang ditemukannya tersebut.<sup>82</sup> *Visum Et Repertum* ini merupakan alat bukti yang sah sesuai dengan Pasal 184 KUHAP. Selain dengan melakukan *Visum Et Repertum* pada korban, pembuktian mengenai adanya korban meninggal dunia pada pasal ini juga dapat dibuktikan dengan melampirkan surat

---

<sup>82</sup> Rita Mawarni, *Ilmu Kedokteran Kehakiman*, (Medan : Bahan Ajar tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2012), hal 2

kematian yang dikeluarkan dokter ataupun lurah pada tempat tinggal korban.

Pasal 311 UULLAJ yang berbunyi

- Ayat (1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- Ayat (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- Ayat (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp. 8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- Ayat (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp. 20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah)
- Ayat (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Unsur-unsur yang terkandung di dalam Pasal 311 ayat (5) UULLAJ

yaitu :

1. Setiap orang
2. Mengemudikan kendaraan bermotor

3. Dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotr dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang.
4. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Ketentuan Pasal 311 UULLAJ sebenarnya sama dengan Pasal 310 UULLAJ. Yang membedakan Pasal 311 ini dengan Pasal 310 adalah adanya unsur kesengajaan orang yang mengemudikan kendaraan dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang. Perbuatan tersebut yang menyebabkan ancaman sanksi pidana dalam Pasal 311 lebih berat jika dibandingkan dengan Pasal 310, dimana Pasal 311 memberikan ancaman hukuman maksimal 12 (dua belas) tahun penjara.

Dari aturan yang telah dijelaskan diatas, maka seseorang akibat kelalaiannya di dalam berkendara yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain sehingga dari dampak perbuatan tersebut dapat dilihat berdasarkan Pasal 310 UULLAJ. Terkait dengan anak yang akibat kelalaiannya dalam berkendara menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang pada akhirnya menyebabkan matinya orang lain, maka anak tersebut dapat dihukum sesuai ketentuan perbuatan yang telah dilakukannya.

Penyimpangan perilaku yang dilakukan oleh remaja dalam arti kenakalan anak (*juvenile delinquency*) adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh seseorang yang belum dewasa yang sengaja

melanggar hukum dan disadari oleh anak itu sendiri bahwa perbuatannya tersebut dapat dikenai sanksi atau hukuman (pidana).<sup>83</sup>

Akan tetapi dalam menentukan kelalaian seseorang, seharusnya sikap batin ditunjukkan untuk menghindari terjadinya suatu akibat yang dilarang. Namun karena tiada penghati-hatian, akibat yang dilarang pun terjadi. Seorang anak dalam berkendara pada dasarnya anak tersebut berbuat sesuatu yang seharusnya tidak dilakukannya. Dalam menentukan kelalaian pengemudi, yang menjadi pokok pembuktian bukanlah ada tidaknya aturan yang dilanggar namun pembuktian ditujukan kepada perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh pelaku sebagai perwujudan sikap batin untuk menghindari terjadinya akibat atau resiko kecelakaan. Dalam hal ini, untuk menentukan seorang anak telah lalai dalam berkendara yang menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas adalah dengan melihat kepada perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh si pelaku dimana dalam keadaan tersebut sebenarnya pelaku dituntut untuk melakukan perbuatan yang tidak diperbuat. Dengan kata lain, untuk menentukan seorang telah lalai, bukan pada perbuatannya yang melanggar aturan namun pada perbuatan yang seharusnya dilakukan.

---

<sup>83</sup> Guntarto Widodo, “Sistem Pemidanaan Anak Sebagai Pelaku Tindak Pidana Perspektif Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak”, dalam Jurnal Surya Kencana Dua: Dinamika Masalah Hukum dan Keadilan, Vol. 6 No.1, Maret 2016, hal. 59.