



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINDAK PIDANA KEALPAAN DALAM HUKUM PIDANA
INDONESIA: SUATU TINJAUAN JURIDIS KECELAKAAN
LALU LINTAS DI JALUR TRANSJAKARTA**

SKRIPSI

**RADIUS AFFIANDO
0806342996**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM KEKHUSUSAN TENTANG
PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN KEJAHATAN
DEPOK
JULI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINDAK PIDANA KEALPAAN DALAM HUKUM PIDANA
INDONESIA: SUATU TINJAUAN JURIDIS KECELAKAAN
LALU LINTAS DI JALUR TRANSJAKARTA**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana hukum

RADIUS AFFIANDO

0806342996

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM KEKHUSUSAN TENTANG
PENCEGAHAN DAN PENANGGULANGAN KEJAHATAN
DEPOK
JULI 2012**

HALAMAN PERSEMBAHAN

*Waktu hujan turun
Rintik perlahan
Bintang pun menepi
Awan menebal*

*Kutimang si buyung
Belaian sayang
Anakku seorang
Tidurlah tidur*

*Ibu menjaga
Ayah berdoa
Agar kau kelak
Jujur melangkah*

*Jangan engkau lupa
Tanah pusaka
Tanah air kita
Indonesia*

Belaian sayang - Bing Selamat

*Kupersembahkan skripsi ini,
Teruntuk kalian, Ayah dan Ibuku
yang selalu menjaga dan berdoa untukku.
AKU akan selalu mencintai kalian ...*

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Radius Affiando

NPM : 0806342996

Tanda Tangan : 

Tanggal : 9 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Radius Affiando

NPM : 0806342996

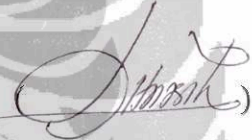
Program Studi : Ilmu Hukum

Judul Skripsi : “Tindak Pidana Kealpaan dalam Hukum Pidana Indonesia:
Suatu Tinjauan Juridis Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur
Transjakarta”

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Dr. Surastini Fitriasih, S.H., M.H.



Pembimbing II : Theodora Yuni Shah Putri, S.H., M.H.



Penguji : Akhiar Salmi, S.H., M.H.



Penguji : Fachri Bey, S.H., M.H., Ph.D.



Penguji : Dr. Eva Achjani Zulfa, S.H., M.H.



Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 9 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Tidak akan pernah dapat dipungkiri bahwa suatu hal yang paling berharga di dunia adalah waktu. Waktu tak akan pernah bisa dikendalikan dan selalu berjalan sesuai dengan aturannya sendiri tanpa memperhatikan semua hal yang ada di sekelilingnya. Waktu pulalah yang menuntun penulis menuju sebuah gerbang baru yang diawali dengan sebuah buku berwarna merah kuning dan berjuta kenangan indah di dalam suatu kehidupan kampus yang benar-benar baru bagi penulis. Seperti sebuah kayu yang terbawa derasny arus sungai, begitu pun waktu terus secara perlahan menuntun penulis untuk mengakhiri dan menutup gerbang besar tersebut dengan sebuah penulisan karya tulis ini. Sebuah hal yang sangat berat ketika penulis harus menutup dan mengakhiri karya tulis ini karena dengan ditutupnya karya tulis ini berarti ditutup pula lembaran-lembaran indah dalam kehidupan kampus yang telah penulis jalani. Namun, di samping haru tak dapat dipungkiri pula bahwa rasa bahagia pun datang menyertai penulis ketika berhasil menyelesaikan karya tulis ini.

Keberhasilan penulis dalam menyelesaikan karya tulis ini pun tidak terlepas dari peran banyak orang yang terus mendukung dan memberikan semangat kepada penulis untuk terus berjuang menyelesaikan karya tulis ini. Oleh sebab itu, izinkanlah penulis untuk mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Allah Sang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang yang terus dan tidak bosannya memberikan kekuatan dan semangat dengan berbagai cara, serta selalu memberikan keajaiban dan kesehatan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Para pembimbing penulis, Ibu Dr. Surastini Fitriasih, S. H., M. H. dan Mbak Theodora Yuni Shah Putri, S. H., M. H. yang senantiasa memberikan masukan dan semangat kepada penulis serta bersedia membimbing penulis di tengah kesibukannya hingga akhirnya penulis berhasil menyelesaikan skripsi ini.

3. Seluruh Dosen PK 2 yang telah memberikan banyak ilmu yang bermanfaat bagi penulis, sehingga penulis dapat memahami berbagai ilmu melalui ilmu yang diberikan.
4. Kedua orang tua penulis, ayah dan ibu yang selalu memberikan semangat dan doanya, serta selalu mengingatkan penulis untuk terus sabar dan tetap berjuang ketika penulis merasa lelah dalam menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih kepada Ayah yang terus berdoa dan memberikan semangatnya kepada penulis dan terima kasih Ibu atas masakan, dorongan, dan wejangannya yang membuat penulis tetap bersemangat dalam menulis skripsi ini.
5. Kepada Mas Caesar dan Mbak Beka yang tidak pernah bosan memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini dan memberikan berbagai macam bentuk apresiasi kepada penulis ketika penulis telah berhasil menyelesaikan skripsi ini.
6. Kepada Melly yang selalu bersedia menemani penulis melewati suka duka dalam penyelesaian skripsi ini, mulai dari mencari putusan dari satu pengadilan ke pengadilan lainnya, membantu mengedit dan memperbaiki segala kesalahan yang penulis buat dalam skripsi ini, memberikan semangat dan motivasi kepada penulis hingga menampung segala keluh kesah penulis selama penulisan skripsi ini.
7. Kepada Buk Lik Tini yang terus memberikan semangat serta wejangan kepada penulis, baik selama penulis menyelesaikan skripsi ini maupun ketika penulis berkuliah.
8. Kepada rekan-rekan koboy 4 tahun, Diko, Ebet, Tyo, dan Alfi yang selalu memberikan candaan segar di tengah kepenatan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih pula atas ledekan-ledekan yang terkadang membuat kesal, tetapi cukup menghibur penulis, serta rasa kebersamaan dan saling mengingatkan yang membuat kita berhasil melalui ini semua.
9. Kepada rekan-rekan bambirs; Montang, Kiki, Dillo, Ica, Acil, Alfi, Dito Anggo, Bea, Deane, Dino, Gabong, Jerapah, Diko, Ebet, Jumel, Tyo, Sucay, dan Tami, yang selalu memberikan semangat kepada penulis dalam

menyelesaikan skripsi ini. Memberikan masukan-masukan kepada penulis, memberikan bantuan di sela-sela kesibukannya, terus menanyakan “kapan sidang?” yang membuat penulis terus terpacu untuk segera menyelesaikan skripsi ini.

10. Kepada teman-teman di PK 2 yang merasa senasib dan sepenanggungan atas segala dukungan dan semangatnya kepada penulis selama penyelesaian skripsi ini.
11. Kepada Pak Dadang, bagian berkas PN Jaksel, yang telah membantu saya dalam mencari putusan dan memberikan semangat serta wejangan hidup yang sangat bermanfaat dan membuat penulis sadar untuk tetap bersemangat dalam menulis skripsi ini
12. Kepada para narasumber yang telah bersedia meluangkan waktunya dan memberikan berbagai ilmu kepada penulis melalui wawancara singkat yang telah penulis lakukan.
13. Serta kepada setiap orang yang ada dalam kehidupan penulis yang telah membantu dan mendukung penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini sangat jauh dari sempurna. Tentunya, terselip banyak kekurangan dalam skripsi ini. Kendati demikian, besar harapan penulis semoga karya ini sedikit banyak dapat memberikan warna dalam khazanah ilmu pengetahuan, terutama dalam bidang hukum pidana. Kesempurnaan hanya milik Allah, apabila terdapat kekurangan dalam penulisan ini, mohon dimaafkan. Selamat membaca.

Depok, Juli 2012
Radius Affiando

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Radius Affiando

NPM : 0806342996

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Jenis karya : Skripsi

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**“TINDAK PIDANA KEALPAAN DALAM HUKUM PIDANA Indonesia:
SUATU TINJAUAN JURIDIS KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALUR
TRANSJAKARTA”**

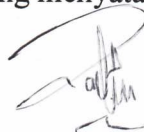
berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti noneksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 9 Juli 2012

Yang menyatakan



(Radius Affiando)

ABSTRAK

Nama : Radius Affiando
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : **“Tindak Pidana Kealpaan dalam Hukum Pidana Indonesia: Suatu Tinjauan Juridis Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta”**

Hukum pidana mengenal dua bentuk kesalahan, yaitu kesengajaan dan kealpaan. Kecelakaan lalu lintas sebagai salah satu bentuk tindak pidana yang mengadopsi suatu bentuk kesalahan berupa kealpaan memiliki suatu masalah baru dengan adanya suatu moda transportasi Transjakarta. Hal ini berkaitan dengan suatu kecelakaan yang terjadi dalam jalur khusus bus transjakarta. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana penerapan suatu bentuk kealpaan dalam suatu kecelakaan lalu lintas di jalur Transjakarta. Adapun metode yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah penelitian yang bersifat yuridis normatif, dengan cara menggali secara mendalam mengenai konsep dari kealpaan. Hal ini bertujuan untuk menjelaskan suatu bentuk kealpaan dengan teori lain yang terkait sehingga penelitian ini memiliki tipe penelitian deskriptif. Dalam melakukan penelitian ini, penulis berpegang pada satu bidang ilmu, yaitu ilmu hukum. Data penelitian ini adalah data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang dilengkapi dengan tambahan data primer berupa wawancara dengan beberapa pihak terkait. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, ditemukan hasil bahwa tidak terdapat suatu perbedaan penerapan mengenai suatu konsep kealpaan pada kecelakaan di jalur transjakarta dengan kecelakaan pada umumnya. Selain itu, suatu hal yang berbeda jauh antara penerapan pertanggungjawaban pidana dalam kereta api dengan jalur khusus transjakarta. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa suatu kecelakaan di dalam jalur transjakarta tidaklah ubahnya suatu kecelakaan lalu lintas pada umumnya dan bukan suatu kecelakaan khusus yang mempunyai suatu bentuk pertanggungjawaban pidana yang khusus pula.

Kata kunci: Kealpaan, Kecelakaan Lalu Lintas, Transjakarta

ABSTRACT

Name : Radius Affiando
Study Program : Law
Title : **“Negligence Criminal Offence in Indonesian Law,
Traffic Accident in Transjakarta Busway (Jurical
view)”**

Two kind of mistake in criminal law are negligence and deliberate. Traffic accident is one of the negligence criminal offence that become a new problem for DKI Jakarta Local Government. While transjakarta as a new public transportation operated and caused numerous traffic accident in transjakarta busway. The aim of this study is to find out how far negligence theory applied in transjakarta traffic accident. The method of this study is normative juridical using in-depth review of negligence concept and used to explain any negligence type with another theory in a descriptive way. The source used in this method are secondary data consist of primary, secondary, and tertiary law data added with interview as additional primary law data. The result of this study is there are no significant difference in transjakarta traffic accident with common traffic accident. The criminal responsibility of transjakarta traffic accident is not mutual with railway accident. The conclusion of this study are there are no significant difference in transjakarta traffic accident with common traffic accident and no specific criminal responsibility.

Keywords : Negligence, Traffic Accident, Transjakarta

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSEMBAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	viii
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pertanyaan Penelitian	5
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Definisi Operasional	7
1.5 Metode Penelitian	8
1.6 Sistematika Penulisan	11
BAB 2 TINDAK PIDANA KEALPAAN DI DALAM HUKUM PIDANA INDONESIA	13
2.1 Pengantar	13
2.2 Teori Kesalahan dalam Hukum Pidana	13
2.2.1 Definisi Kesalahan	13
2.2.1 <i>Willens</i> dan <i>Wettens</i> di dalam <i>Dolus</i> dan <i>Culpa</i>	22
2.3 Kesengajaan (<i>Dolus</i>)	25
2.3.1 Pengertian Kesengajaan	25
2.3.2 Teori Kehendak dan Teori Membayangkan	27
2.3.3 Bentuk-bentuk Kesengajaan	29
2.4 Kealpaan (<i>Culpa</i>)	35
2.4.1 Pengertian Kealpaan di dalam Hukum Pidana	36
2.4.2 Unsur-unsur dari Kealpaan	43
2.4.3 Tingkatan Kealpaan	47
2.4.4 Bentuk-bentuk Kealpaan	48
2.4.5 Pertanggungjawaban dalam Tindak Pidana Kealpaan	50
2.4.6 Kausalitas dan Suatu Tindak Pidana Kealpaan	54
BAB 3 TINDAK PIDANA KEALPAAN DALAM PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS	61
3.1 Pengantar	61
3.2 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas	62
3.3 Faktor Umum Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	64
3.3.1 Faktor Jalanan dan Lingkungan	64

3.3.2	Faktor Kendaraan	65
3.3.3	Faktor Pengguna Jalan (Manusia)	66
3.4	Tindak Pidana dalam Perkara Kecelakaan Lalu Lintas	70
3.4.1	Tindak Pidana Mengenai Kecelakaan Lalu Lintas di dalam KUHP	71
3.4.2	Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	76
3.5	Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta	83
3.5.1	Sejarah Transjakarta	84
3.5.2	Sistem Pengelolaan Bus Transjakarta	85
3.5.3	Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta	86
BAB 4 ANALISIS KASUS KECELAKAAN DI JALUR TRANSJAKARTA		91
4.1	Pengantar	91
4.2	Kasus Posisi	91
4.2.1	Kasus Kecelakaan Transjakarta	91
4.2.1.1	Kecelakaan Transjakarta di Jalan Mampang Prapatan	91
4.2.1.2	Kasus Kecelakaan Transjakarta di Jalan Raya Bogor	94
4.2.2	Kasus Kecelakaan di Jalan Umumnya (Bukan Transjakarta)	96
4.3	Analisis Putusan	98
4.3.1	Analisis Unsur	99
4.3.2	Analisis Mengenai Jalur Transjakarta Pada Suatu Kecelakaan Lalu lintas	114
4.3.3	Analisis Hukum Terkait Suatu Kecelakaan Lalu Lintas	120
4.4	Perbandingan Kasus Kecelakaan Transjakarta dengan Kasus Kecelakaan di Jalan Umumnya	128
BAB 5 PENUTUP		131
5.1	Kesimpulan	131
5.2	Saran	136
DAFTAR PUSTAKA		xv
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Faktor-faktor Fisiologis dan Psikologis	70
Tabel 4.1	Besaran Santunan Bagi Korban Kecelakaan Lalu Lintas	128
Tabel 4.2	Perbandingan Kasus Kecelakaan Transjakarta dengan Kasus Kecelakaan di Jalan Umumnya	130



DAFTAR LAMPIRAN

1. Putusan Perkara Pidana No. 520/PID.B/2011/PN.JKT.Sel
2. Putusan Perkara Pidana No. 153/PID.B/2011/PN.JKT.Tim
3. Putusan Perkara Pidana No. 1010/PID.B/2011/PN.JKT.Sel
4. Laporan Kecelakaan Lalu Lintas DITLANTAS PMJ Tahun 2011
5. Laporan Wawancara dengan Pihak Kepolisian
6. Laporan Wawancara dengan Pihak Dewan Transportasi Kota Jakarta
7. Laporan Wawancara dengan Hakim pengadilan Negeri Jakarta Pusat



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Suatu tindak pidana tidak hanya dapat terjadi dengan adanya suatu kesengajaan dari pelaku, tetapi juga terdapat suatu tindak pidana yang terjadi karena adanya suatu sikap yang kurang hati-hati atau kealpaan dari si pelaku. Dalam hal yang terakhir, sesungguhnya pelaku (pada umumnya) tidak berniat untuk melakukan suatu tindak pidana. Namun, karena kekuranghati-hatian atau bahkan kecerobohnya, pelaku tersebut melakukan suatu tindak pidana. Dalam hukum Indonesia, hal seperti ini telah diatur secara tegas di dalam *Kitab Undang-undang Hukum Pidana* (KUHP), dalam Bab XXI Tentang Menyebabkan Mati atau Luka-luka Karena Kealpaan (Pasal 359 s/d 361 KUHP).

Guna menilai suatu tindak pidana kealpaan, tentunya terlebih dahulu harus mempunyai pemahaman secara mendalam mengenai *opzet* di dalam kealpaan karena pada dasarnya, penentuan suatu kealpaan amatlah dipengaruhi dari ada atau tidaknya suatu *opzet* atas tindak pidana tersebut. *Crimineel Wetboek* (1809) di dalam Pasal 11 menyatakan secara tegas bahwa “*Opzet is de wil om te doen of te laten die daden weike bij de wet geboen of verboden zijn*”. Di dalam bukunya, Lamintang memberikan terjemahan pernyataan tersebut sebagai “*Opzet* adalah kehendak untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan-tindakan seperti yang dilarang atau diharuskan undang-undang”¹. Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwa pembahasan mengenai *opzet* dan kealpaan itu sendiri merupakan suatu hal yang sangat erat, di mana dalam menentukan suatu kesalahan atas tindak pidana kealpaan sangat tergantung dari adanya kehendak (*willens*) dan pengetahuan/mengetahui (*wetens*) dari pelaku atas suatu tindak pidana. Hal ini akan memberikan jawaban kepada seorang penegak hukum mengenai apakah tindak pidana yang dilakukannya tersebut memang

¹ P. A. F. Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1997), hlm. 280.

merupakan suatu kehendak pelaku atautkah hal itu merupakan dampak atas ketidakhati-hatian si pelaku.

Selain unsur kehendak dari si pelaku tindak pidana, hal yang tidak dapat dipisahkan dari kealpaan adalah adanya unsur kesalahan atas suatu tindak pidana karena seperti yang telah diketahui bahwa sebuah peristiwa pidana umumnya tidak terlepas dari adanya kesalahan dari pelakunya. Kesalahan ini merupakan salah satu hal mendasar guna menentukan suatu peristiwa pidana karena dengan adanya kesalahan ini, penentuan bersalah atau tidak bersalahnya seorang pelaku pidana dapat dijatuhkan. Hal ini diperkuat dengan adanya penafsiran atas Pasal 44 KUHP yang berbunyi: “Tidak ada pemidanaan, tanpa adanya kesalahan”. Dalam bahasa asing, disebut “*Geen straf zonder Schuld*” (Belanda), atau “*Actus non facti reum nisi mens sit rea*” (Latin) atau “*An Act does not constitute it self guilt unless the mind is guilty*” (Inggris).² Berdasarkan adagium tersebut, terlihat bahwa suatu pemahaman dan pembahasan mengenai kesalahan merupakan suatu hal yang sangat penting. Selain itu, kealpaan di dalam hukum pidana merupakan salah satu bentuk dari kesalahan itu sendiri. Hukum pidana mengenal adanya dua bentuk kesalahan, yaitu kesengajaan dan kealpaan sehingga pemahaman mengenai kesalahan merupakan hal krusial dalam memahami kealpaan itu sendiri.

Pemahaman terhadap jenis tindak pidana, khususnya berkaitan dengan delik, ditinjau dari bentuk kesalahannya juga merupakan hal yang sangat penting. Hal ini disebabkan pemahaman mengenai kealpaan acap kali beririsan dengan pemahaman mengenai *dolus eventualis* (kesengajaan dengan menyadari kemungkinan). Kesengajaan jenis ini bergradasi yang terendah dan yang menjadi sandaran jenis kesengajaan ini ialah sejauh mana pengetahuan atau kesadaran pelaku tentang tindakan dan akibat terlarang (beserta akibat dan tindakan lainnya) yang mungkin akan terjadi.³ Dari pengertian tersebut, terlihat sebuah makna yang ambivalen karena pada dasarnya tidaklah terlihat suatu perbedaan mendasar dari konsep kealpaan itu

² E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, (Jakarta: Alumni AHM-PTHM, 1982), hlm. 161.

³ *Ibid.*, hlm. 179.

sendiri dengan konsep *dolus eventualis*. Oleh karena itu, diperlukan suatu pemahaman terhadap konsep *dolus* sehingga dapat dilihat secara tegas perbedaan antara *dolus* dengan *culpa*.

Apabila pemahaman mengenai *opzet* dan kesalahan, baik dalam bentuk *culpa* maupun *dolus*, telah dipahami secara mendalam maka sudah barang tentu pemahaman mengenai pertanggungjawaban pidana atas suatu tindak pidana kealpaan dapat dipahami secara lebih mudah. Namun, terdapat satu hal yang masih perlu diperhatikan di samping ketiga hal di atas, yaitu pemahaman mengenai kausalitas (sebab-akibat). Banyak ahli mengungkapkan bahwa suatu tindak pidana tidaklah lahir dengan sendirinya, tetapi karena adanya penyebab dari suatu hal. Hal ini berarti bahwa suatu peristiwa atau tindakan dapat menimbulkan suatu atau beberapa peristiwa lainnya.⁴ Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa yang dimaksud dengan kausalitas adalah suatu hal yang menyebabkan ada atau terjadinya suatu tindak pidana. Dengan diketahuinya suatu hal yang menyebabkan suatu akibat terjadi, dapat diketahui apakah tindakan yang dilakukan oleh orang tersebut tergolong sebagai suatu tindak pidana atau bukan. Selain itu, dapat dikatakan pula bahwa dapat dipidananya suatu tingkah laku tergantung pada timbulnya suatu akibat dari tindakan tersebut.⁵ Berkaitan dengan suatu bentuk tindak pidana kealpaan, tentunya tidak dapat dipisahkan dari masalah kausalitas. Hal ini karena suatu bentuk tindak pidana kealpaan umumnya merupakan suatu bentuk tindak pidana materil sehingga pembahasannya tidaklah dapat dipisahkan dengan suatu bentuk ajaran kausalitas.

Setelah memahami secara pasti mengenai tindak pidana kealpaan beserta teori-teori terkait maka timbul suatu pertanyaan bagaimana sesungguhnya penerapan ketentuan mengenai tindak pidana kealpaan ini di dalam kehidupan nyata. Umumnya, penerapan tindak pidana kealpaan kerap kali dikaitkan dengan tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Hal ini karena adanya anggapan bahwasanya semua

⁴ E. Utrecht, *Rangkaian Sari Kuliah Hukum Pidana I*, (Surabaya: Pustaka Tinta Mas, 1994) hlm. 381.

⁵ J.M. Van Bemmelen, *Hukum Pidana I Hukum Pidana Materil Bagian Umum*, (Bandung: Binacipta, 1987), hlm. 153.

kecelakaan yang terjadi di dalam lalu lintas jalan raya terjadi bukan karena kehendak dari para pihak, melainkan karena adanya unsur ketidaksengajaan atau ketidakhatian atau bahkan kecerobohan dari salah satu pihak ataupun kedua belah pihak. Namun, dalam hal ini sering kali para pengemudi kendaraan bermotor yang berukuran lebih besarlah yang dipersalahkan atas suatu kecelakaan lalu lintas.

Hal yang paling menarik perhatian adalah kecelakaan yang kerap kali terjadi di jalur Transjakarta⁶. Transjakarta merupakan suatu moda transportasi baru yang diperkenalkan oleh pihak Pemerintah Daerah (Pemda) DKI Jakarta untuk mengatasi masalah kemacetan yang menjadi pekerjaan rumah paling besar bagi Pemda DKI Jakarta. Moda transportasi ini merupakan suatu moda transportasi massal, di mana dalam pengoperasiannya bus Transjakarta berjalan di dalam suatu jalur khusus bus Transjakarta yang terpisah dengan jalur pengguna jalan lainnya. Pemisahan jalur ini menggunakan separator di jalur kanan di tiap jalan yang dilalui oleh bus Transjakarta. Namun, tak jarang pemisahan tersebut hanya dipisahkan dengan menggunakan marka jalan dan menyatu dengan jalur kendaraan lainnya. Jalur Transjakarta sendiri (yang dipisahkan oleh separator jalan) merupakan jalur yang hanya diperuntukan bagi bus Transjakarta dan bukan bagi pengguna jalan lainnya.

Merupakan suatu hal yang cukup aneh bagi penulis apabila di dalam suatu jalur Transjakarta kerap kali terjadi kecelakaan yang melibatkan bus Transjakarta dengan pengguna jalan lainnya dan tidak jarang kecelakaan tersebut mengakibatkan jatuhnya korban luka maupun korban jiwa. Berdasarkan laporan dari Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) Transjakarta Busway, sedikitnya telah terjadi 54 kecelakaan dalam semester pertama tahun 2011.⁷ Pada dasarnya, suatu kecelakaan lalu lintas merupakan suatu hal yang lumrah. Namun, apabila kecelakaan tersebut terjadi di

⁶ Pada umumnya, masyarakat mengenal bus Transjakarta sebagai busway. Hal ini terjadi karena bus Transjakarta memiliki lajur tersendiri di dalam pengoperasiannya yang disebut sebagai busway yang apabila diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai jalur bus. Namun hal ini merupakan suatu anggapan yang salah, karena apabila diartikan kedalam bahasa Indonesia penggunaan istilah yang tepat adalah jalur bus Transjakarta.

⁷ Berdasarkan berita pada situs <http://metrotvnews.com/metromain/newscat/metropolitan/2011/07/11/57515/54-Kecelakaan-di-Jalur-Busway-Selama> diakses pada Senin, 26 September 2011, pukul 14.50 WIB.

dalam jalur Transjakarta yang terpisah dengan jalur umum, tentunya merupakan suatu kejanggalan. Hal yang perlu mendapat perhatian adalah bagaimana mungkin kecelakaan tersebut dapat terjadi di dalam suatu jalur yang (seharusnya) steril dari pengendara lain (antara bus Transjakarta dengan kendaraan lain). Hal ini tentunya sangat menarik untuk ditelaah secara lebih mendalam dari kacamata hukum mengenai pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan di dalam jalur Transjakarta. Permasalahan yang paling menarik adalah bagaimana mungkin suatu jalur khusus bagi bus Transjakarta kerap kali dilanggar oleh para pengguna jalan lain yang pada akhirnya mengakibatkan suatu kecelakaan lalu lintas dan kerap kali kecelakaan tersebut mengharuskan adanya suatu pertanggungjawaban pidana. Dalam hal yang terakhir, tentunya diperlukan pembahasan lebih lanjut mengenai kemungkinan adanya kesalahan dari pihak korban sendiri ataupun kemungkinan tidak adanya kesalahan dari para pihak yang terlibat dalam kecelakaan tersebut.

Penulisan skripsi ini akan mengaitkan mengenai pertanggungjawaban pidana atas tindak pidana kealpaan yang mungkin saja dikenakan kepada para pengemudi bus Transjakarta yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, dalam skripsi ini, akan dibahas mengenai tindak pidana kealpaan itu sendiri dan bagaimana pertanggungjawabannya apabila dipandang dalam beberapa aspek hukum pidana di Indonesia.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Tentunya sebagai pertimbangan dari suatu penulisan ilmiah maka penulis akan menarik beberapa hal yang akan menjadi suatu batasan bagi penulis dalam membahas permasalahan ini. Pembatasan terhadap masalah ini akan dibatasi dengan beberapa pertanyaan di bawah ini.

- a) Apa yang dimaksud dengan tindak pidana kealpaan dan bagaimana pertanggungjawaban pidana atas tindak pidana tersebut?
- b) Bagaimana pengaturan mengenai tindak pidana kealpaan dalam suatu perkara kecelakaan lalu lintas di dalam KUHP dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

- c) Bagaimanakah penerapan tindak pidana kealpaan dan pertanggungjawabannya dalam suatu kecelakaan lalu lintas di jalur Transjakarta?

1.3 Tujuan Penelitian

Penulis memiliki dua tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini, di mana tujuan dari penelitian ini dibagi menjadi dua tujuan, yaitu tujuan yang bersifat umum dan tujuan yang bersifat khusus.

1. Tujuan umum

Pada dasarnya, tujuan umum dengan diadakannya penelitian ini adalah memberikan informasi kepada masyarakat dan para pengguna jalan dalam memahami kemungkinan kecelakaan yang mereka alami, serta bagaimana pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan tersebut. Dalam penelitian ini, penulis hendak membuka cakrawala baru dan memberikan wawasan baru mengenai keberlakuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan tindak pidana kealpaan serta perbandingan pengaturan hal tersebut di dalam *Kitab Undang-undang Dasar Hukum Pidana*.

2. Tujuan khusus

Pada dasarnya, tujuan khusus diadakannya penelitian ini, yaitu hendak memaparkan dan memperdalam khazanah pemikiran peneliti pada khususnya dan masyarakat pada umumnya mengenai tindak pidana kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas dengan beberapa cara, antara lain:

- a) Memaparkan pemahaman mengenai apa itu tindak pidana kealpaan dan bagaimana pertanggungjawaban pidana atas tindak pidana kealpaan itu sendiri;
- b) Memberikan pemahaman mengenai tindak pidana kealpaan di dalam suatu tindak pidana kecelakaan lalu lintas, baik dari sudut pandang KUHP maupun berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan

- c) Mengetahui bagaimana penerapan peraturan mengenai kecelakaan lalu lintas atas suatu kasus kecelakaan. Dalam skripsi ini, dikhususkan pada kecelakaan di jalur Transjakarta.

1.4 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan penjelasan mengenai beberapa makna yang sering digunakan dalam skripsi ini. Oleh karena itu, definisi operasional menjadi pedoman operasional dalam skripsi ini. Adapun beberapa istilah yang sering digunakan dalam skripsi ini adalah:

- 1) Kealpaan (*culpa*) adalah kurang hati-hati, lalai lupa, amat kurang hati-hati.⁸ Di dalam hukum pidana Indonesia, kealpaan ini terkadang disamakan dengan kesalahan dalam arti sempit sehingga terkadang terdapat beberapa buku yang menyebutnya dengan istilah kesalahan. Dalam skripsi ini, istilah tersebut tidak akan digunakan dan digantikan dengan istilah kealpaan atau *culpa*. Hal ini bertujuan untuk mempermudah memahami dan memilah kealpaan itu sendiri dengan kesalahan.
- 2) *Opzet* adalah kehendak untuk melakukan atau tidak melakukan tindakan-tindakan seperti yang dilarang atau diharuskan undang-undang.⁹
- 3) Kesalahan adalah keadaan psikis orang yang melakukan perbuatan dan hubungannya dengan perbuatan yang dilakukan sedemikian rupa sehingga orang itu tadi dapat dicela karena perbuatan tadi.¹⁰
- 4) Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa

⁸ R. Soesilo, *Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Serta Komentar-komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*, (Bogor: Politea, 1991), hlm. 248.

⁹ P. A. F. Lamintang, *op. cit.*, hlm. 280.

¹⁰ Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, cet.3, (Jakarta: Aksara Baru, 1983), hlm. 78.

pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.¹¹

- 5) Pertanggungjawaban pidana adalah kemampuan seseorang untuk menginsyafi sifat melawan hukum atas suatu perbuatan dan atas keinsyafan tersebut orang tersebut mampu untuk menentukan suatu kehendak yang berkaitan erat dengan keinsyafannya tersebut.
- 6) Kausalitas adalah suatu alasan yang menyebabkan ada atau terjadinya suatu tindak pidana.¹²
- 7) Transjakarta adalah sistem angkutan massal cepat dengan menggunakan bus pada jalur khusus.¹³

1.5 Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah metode penelitian yang bersifat yuridis normatif atau yang sering disebut juga penelitian hukum doktrinal.¹⁴ Penulis menggunakan metode ini karena penulis tidak secara langsung meneliti apa yang menjadi fakta di masyarakat sehingga tidak diperlukan suatu penelitian yang empiris. Melalui skripsi ini, penulis berusaha untuk menggali lebih dalam apa yang dimaksud dengan kealpaan dan hal-hal yang terkait dengan tindak pidana kealpaan itu sendiri untuk kemudian dikaitkan dengan sebuah contoh kasus dalam perkara kealpaan.

Tipe penelitian yang digunakan menurut sifatnya adalah penelitian deskriptif yang bertujuan menjelaskan tindak pidana kealpaan dan teori-teori lain yang terkait

¹¹ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, LN No. 96, TLN 5025, Pasal 1 Butir 24.

¹² E. Utrecht, *op. cit.*, hlm. 381.

¹³ Jakarta, *Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta-Busway Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*, Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 110 Tahun 2003, Pasal 1 Butir 9 dalam pasal ini Transjakarta didefinisikan sebagai busway yang menurut penulis penggunaan istilah busway adalah tidak tepat sehingga penulis menggunakan istilah Transjakarta dalam menjelaskan hal ini.

¹⁴ Penelitian hukum normatif ini hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (*law in books*) atau hukum dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku manusia yang dianggap pantas. Lihat Amirudin Asikin dan H. Zainal, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 118.

dengannya dan bagaimana penerapan teori tersebut di dalam peradilan pidana di dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Menurut ilmu yang dipergunakan, penelitian ini adalah penelitian monodisipliner. Artinya, laporan penelitian ini hanya didasarkan pada satu disiplin ilmu, yaitu ilmu hukum.

Berdasarkan cara diperolehnya jenis data dibagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder.¹⁵ Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari masyarakat.¹⁶ Data sekunder, yakni data yang diperoleh melalui bahan-bahan kepustakaan dan dokumentasi.¹⁷ Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier sebagai berikut:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan Indonesia, seperti Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta *Kitab Undang-undang Hukum Pidana* (KUHP).
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi sumber primer serta implementasinya, seperti buku-buku dan artikel yang membahas tindak pidana kealpaan.
- c. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk ataupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya, ensiklopedia atau kamus, seperti kamus hukum.

Selain itu, penelitian ini juga menggunakan tambahan data primer berupa wawancara dengan narasumber, yaitu wawancara dengan pihak Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) Transjakarta Busway guna mengetahui keberlakuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam menghadapi maraknya kecelakaan lalu lintas di jalur Transjakarta. Di samping itu,

¹⁵ Sri Mamudji, dkk. *op. cit.*, hlm. 28.

¹⁶ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2001, hlm. 13—14.

¹⁷ Sri Mamudji, dkk. *op. cit.*, hlm. 31.

juga dilakukan wawancara dengan pihak kepolisian, Dewan Transportasi Kota Jakarta, dan hakim di salah satu Pengadilan Negeri di DKI Jakarta.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan alat pengumpulan data berupa studi dokumen dan wawancara. Studi dokumen menggunakan penelitian kepustakaan dan wawancara dilakukan terhadap narasumber yang memiliki kompetensi terkait dengan permasalahan ini. Dalam penelitian ini, data yang digunakan diperoleh dari kepustakaan berupa peraturan perundang-undangan untuk mencari landasan hukum dan buku untuk mencari landasan teori; sedangkan guna mendapatkan tambahan bahan hukum primer, penelitian ini akan menggunakan pedoman wawancara guna mendapatkan jawaban tentang bagaimana keberlakuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan *Kitab Undang-undang Hukum Pidana* (KUHP) dalam menghadapi kecelakaan di jalur transportasi bus Transjakarta dan adakah implementasi nyata dari undang-undang tersebut. Wawancara untuk memperoleh data dalam penelitian ini penulis lakukan dengan tiga buah lembaga terkait yaitu pihak Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Pihak Dewan Transportasi Kota Jakarta, dan Hakim. Pihak Polda Metro Jaya diwakili oleh Bapak Komisarisi Polisi H. Miyanto, S. H., M. H., pihak Dewan Transportasi Kota Jakarta diwakili oleh Bapak Mustakim, S. H., M. H. Dalam skripsi ini peneliti melakukan wawancara kepada kedua orang hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat yaitu Bapak Bagus Irawan, S. H., M. H., dan Bapak Amin Sutikno, S. H., M. H. Selain itu, data primer juga digunakan guna mengetahui jumlah angka kecelakaan di jalur Transjakarta dan bagaimana proses penyelesaiannya. Selanjutnya, metode yang digunakan dalam pengolahan, penganalisisan, dan pengkonstruksian data adalah metode kualitatif. Analisis data secara kualitatif adalah usaha-usaha untuk memahami makna di balik tindakan atau kenyataan atau temuan-temuan yang ada di masyarakat secara nyata.¹⁸

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 67.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memenuhi syarat sebagai karya tulis ilmiah, diperlukan suatu sistematika agar pembahasan menjadi terarah sehingga apa yang menjadi tujuan pembahasan dapat dijabarkan dengan jelas. Adapun sistematika penulisan yang penulis susun sebagai berikut:

Bab 1: Pendahuluan

Bab ini memuat tentang latar belakang yang berisi tentang situasi dan kondisi pada saat penelitian dilakukan, alasan mengapa penelitian dilakukan, dan hal-hal yang telah diketahui dan belum diketahui penulis berkaitan dengan judul penulisan ini. Bab 1 juga memuat rumusan permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan ini, tujuan penelitian, definisi operasional, metode penelitian, serta sistematika penulisan.

Bab 2: Tindak Pidana Kealpaan di dalam Hukum Pidana Indonesia

Bab ini akan menjelaskan mengenai pengertian dasar dari tindak pidana kealpaan. Dalam bab ini, akan dijabarkan mengenai pengertian dari kealpaan itu sendiri, jenis-jenis kealpaan, pertanggungjawaban dalam tindak pidana kealpaan, serta kaitan suatu tindak pidana kealpaan dengan beberapa teori di dalam hukum pidana, di antaranya teori mengenai kesalahan, kesengajaan, dan ajaran mengenai kausalitas. Penjelasan mengenai *dolus eventualis* dan kaitannya dengan tindak pidana kealpaan pun akan dibahas secara lebih mendalam di dalam bab ini.

Bab 3: Tindak Pidana Kealpaan dalam Perkara Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam bab ini, pembahasan akan dikhususkan pada suatu tindak pidana kealpaan yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas. Bab ini juga akan mengaitkan beberapa teori dan definisi yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya apabila dikaitkan dengan tindak pidana kealpaan di dalam kecelakaan lalu lintas. Selain itu, dalam hal ini juga akan dibahas mengenai perbandingan antara tindak pidana kealpaan di dalam Pasal 359 KUHP dengan tindak pidana kealpaan di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terkait dengan tindak pidana kealpaan di jalan raya, khususnya di dalam ketentuan Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009.

Bab 4: Analisis Kasus Kecelakaan di Jalur Transjakarta

Dalam bab ini, akan diberikan pemaparan mengenai kemungkinan pembebanan pertanggungjawaban pidana terhadap para pihak yang terlibat di dalam sebuah kecelakaan lalu lintas di jalur Transjakarta. Pembahasan mengenai studi kasus di dalam bab ini akan dikaitkan secara menyeluruh sesuai dengan ketentuan yang telah dibahas di dalam bab 1 dan bab 2. Pembahasan di dalam bab ini tidak hanya mengaitkan kemungkinan pertanggungjawaban yang dibebankan pada pihak Transjakarta saja, tetapi juga kemungkinan penerapan ketentuan mengenai tindak pidana kealpaan kepada pihak pengguna jalan umumnya yang mungkin saja mengambil andil yang lebih besar dalam kecelakaan lalu lintas tersebut.

Bab 5: Penutup

Pada bab ini, penulis akan memberikan simpulan dari hasil pembahasan dalam skripsi ini dan saran-saran yang diharapkan dapat berguna bagi masyarakat, pihak pengelola bus Transjakarta, Pemerintah Daerah DKI Jakarta, serta pihak kepolisian dalam menghadapi kecelakaan di jalur Transjakarta.

BAB 2

TINDAK PIDANA KEALPAAN DI DALAM HUKUM PIDANA INDONESIA

2.1 Pengantar

Pemahaman terhadap suatu permasalahan tidak dapat dipisahkan dengan pemahaman terhadap teori-teori dasar yang berkaitan dengan permasalahan tersebut. Hal ini sangat penting agar pembahasan terkait masalah tersebut tidak menjadi kabur dan lebih mudah untuk dimengerti. Penjelasan teori-teori dasar ini bertindak sebagai suatu pengantar guna memahami permasalahan yang akan dikaitkan pada permasalahan yang ada dan akan dijadikan sebagai suatu dasar dalam menganalisis permasalahan yang ada atau dapat dikatakan sebagai suatu landasan yang bersifat normatif terkait dengan suatu permasalahan.

Hukum pidana di Indonesia mengenal beberapa teori yang berkaitan dengan suatu kealpaan yang dianggap sebagai suatu tindak pidana. Salah satu teori yang memiliki kaitan erat dengan suatu kealpaan adalah teori mengenai kesalahan. Teori kesalahan sebagai landasan utama suatu bentuk kealpaan tentunya tidak hanya membahas mengenai kealpaan saja, tetapi juga suatu bentuk kesengajaan atau *dolus* yang memiliki keterkaitan dengan kealpaan itu sendiri sehingga pemahaman mengenai konsep kesalahan dan kesengajaan merupakan suatu modal penting guna memahami permasalahan mengenai kealpaan.

Bab ini akan memberikan suatu penjelasan yang mendalam mengenai konsep kealpaan dan tindak pidana kealpaan dalam hukum pidana di Indonesia. Namun, pada awal bab ini, diberikan pemaparan mengenai beberapa teori yang berkaitan erat dengan kealpaan, yaitu berupa teori mengenai kesalahan dan kesengajaan. Hal ini ditujukan agar mempermudah pemahaman mengenai konsep kealpaan itu sendiri.

2.2 Teori Kesalahan dalam Hukum Pidana

2.2.1 Definisi Kesalahan

Terdapat banyak pandangan mengenai pengertian dari kesalahan. Pandangan terhadap teori kesalahan tersebut dapat dilihat dari sudut bahasa sehari-hari, moral,

hukum perdata, dan dari sudut hukum pidana.¹⁹ Kesalahan di dalam hukum pidana tentunya berbeda dengan konsep kesalahan secara umum. Kesalahan di dalam hukum pidana tentunya tidak hanya dipandang berdasarkan pandangan masyarakat semata, tetapi juga terdapat pandangan-pandangan yang bersifat juridis yang tentunya memiliki suatu bentuk pertanggungjawaban secara juridis pula sehingga dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa suatu kesalahan di dalam hukum pidana tidak dapat dilepaskan dari suatu perbuatan yang dilakukan oleh manusia.

Menurut *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (KBBI), 'kesalahan' dapat diartikan sebagai suatu perihal salah; kekeliruan; kealpaan²⁰, sedangkan pengertian 'salah' adalah (1) tidak benar; tidak betul; (2) keliru; khilaf; (3) menyimpang dari seharusnya; (4) luput; tidak mengenai sasaran; gagal; (5) cela; cacat; (6) kekeliruan.²¹ Bila diartikan berdasarkan definisi yang diberikan *Kamus Bahasa Indonesia* tersebut, dapat disimpulkan bahwa kesalahan secara terminologi dapat diartikan sebagai suatu hal yang tidak benar atau dapat pula diartikan sebagai suatu hal yang menyimpang dari yang seharusnya sehingga dalam hal ini terlihat jelas adanya suatu bentuk pandangan yang menyatakan kebenaran atau keharusan atas suatu perbuatan yang benar atau dapat pula dikatakan sebagai suatu patokan atas suatu perbuatan. Hukum mengenal patokan tersebut sebagai suatu peraturan perundang-undangan ataupun bentuk peraturan hukum lainnya. Secara singkat, kesalahan di dalam hukum dapat diartikan sebagai suatu bentuk perbuatan yang menyimpang dari peraturan hukum yang ada.

Definisi mengenai kesalahan di dalam hukum pidana merupakan suatu hal yang teramat penting karena telah umum dianut suatu adagium (yang semula berasal dari penafsiran Pasal 44 KUHP) yang berbunyi: "Tidak ada pemidanaan, tanpa adanya kesalahan". Adagium ini pun dikenal di dalam beberapa bahasa, di antaranya dalam bahasa Belanda dikenal dengan "*Geen straf zonder Schuld*", di dalam bahasa

¹⁹ E. Y. Kanter, S.R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 160.

²⁰ <http://kamusbahasaindonesia.org/kesalahan> diakses pada Senin, 13 Februari 2012, pukul 13.11 WIB.

²¹ <http://kamusbahasaindonesia.org/salah> diakses pada Senin, 13 Februari 2012, pukul 13.28 WIB.

Latin dikenal dengan “*Actus non facit reum nisi mens sit rea*”, dan di dalam bahasa Inggris dikenal dengan “*An Act does not constitute it self guilt unless the mind is guilty*”.²² Berdasarkan adagium tersebut, jelas bahwa pengertian kesalahan merupakan suatu hal yang krusial di dalam hukum pidana. Hal ini karena berkaitan dengan pertanggungjawaban atas kesalahan yang telah dilakukan oleh orang tersebut.

Sebagai suatu hal yang krusial, kesalahan di dalam hukum pidana memiliki empat macam pengertian. Tiap-tiap pengertian kesalahan tersebut memiliki arti penting yang tidak dapat dikesampingkan di dalam hukum pidana karena keempatnya didasari atas berbagai perspektif yang berbeda dalam sudut pandang hukum pidana. Adapun empat pengertian dari kesalahan tersebut adalah:²³

1. Pertama-tama 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*. Dalam hal ini, kesalahan dihadapkan pada unsur-unsur tindak pidana lainnya. Akan tetapi, dalam keadaan tertentu dapat juga terjadi suatu rumusan tindak pidana melepaskan diri dari suatu unsur kesalahan. Hal ini karena adanya suatu unsur subjektif di dalam suatu tindak pidana. Contohnya adalah unsur akibat mematikan yang dilepaskan, baik dari *dolus* maupun *culpa*. Pada prinsipnya, dalam suatu perumusan tindak pidana, *dolus* dan *culpa* merupakan suatu unsur yang berkaitan dengan unsur lainnya. Namun, dengan dilepaskannya unsur kesalahan ini, rumusan tindak pidana itu telah diobjektivasi. Tentang ini akan dibicarakan lebih jauh pada pengertian kesalahan yang selanjutnya.
2. Selanjutnya, kesalahan sebagai suatu ketercelaan (*Verwijtbaarheid*) yang telah dikenal sejak tahun 1961. Ketercelaan ini dapat dipandang sebagai cerminan pandangan atau penilaian masyarakat hukum terhadap seberapa jauh peristiwa

²² E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 161.

²³ Jan Rummelink, *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, hlm. 150.

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. Jonkers, guru besar dari Nijmegen yang meninggal tahun 1986, menyebut kesalahan jenis ini sebagai *straffunderings Schuld* (kesalahan yang merupakan dasar pemidanaan atau yang menimbulkan hak untuk memidana).²⁴ Jonkers merujuk pemikiran tersebut pada keputusan hukum Jerman kala itu. Pengertian ini sesekali muncul bilamana hakim memutuskan AVAS (*Afwezigheid Van Alle Schuld*) atau yang biasa dikenal sebagai tiadanya kesalahan sama sekali. Pengertian kesalahan ini juga berperan dalam penetapan berat-ringannya pidana.

3. Pembuat undang-undang juga menggunakan istilah kesalahan dalam suatu rumusan delik tersendiri, yaitu dalam ketentuan Pasal 370 Sr (Pasal 359 KUHP: menyebabkan mati karena kealpaan), untuk secara khusus merujuk pada *culpa*. Dalam hal ini, terlihat atau setidaknya akan terlihat bahwa yang dimaksud adalah tidak dipahami, tidak disadari, tidak diduga oleh pelaku apa yang sebenarnya ia dengan mudah dan sebenarnya harus dilakukan. Pada pengertian ini, kesalahan dapat diartikan sebagai suatu kesalahan (*Schuld*) dalam arti sempit atau kealpaan.
4. Terakhir adalah pengertian kesalahan sebagaimana dikemukakan di dalam Sr. (KUHP Belanda), yang disebut sebagai tersangka, sebelum proses penuntutan dimulai, adalah mereka yang berdasarkan fakta atau situasi-kondisi yang ada, secara nalar dapat diduga bersalah melakukan tindak pidana (keperluan atau *daderschap*). Pada pengertian ini, kesalahan digolongkan sebagai suatu bentuk pertanggungjawaban pidana atas seorang pelaku tindak pidana.

Para ahli di dalam hukum pidana memberikan definisi secara lebih lanjut dan mendalam terkait dengan kesalahan itu sendiri, di mana dalam setiap definisinya tersebut, terdapat beberapa perbedaan sesuai dengan pandangan dan pola pikir dari

²⁴ Sebagaimana dikutip oleh Jan Remmelink, *Ibid*, hlm. 150.

masing-masing ahli. Berikut ini merupakan pandangan beberapa ahli mengenai kesalahan.

a. Pendapat Simons

Simons membatasi pengertian kesalahan pada suatu dasar dari suatu pertanggungjawaban pidana menurut hukum pidana.²⁵ Lebih jauh, Simons mengatakan bahwa kesalahan (*Schuld*) sebagai dasar pertanggungjawaban menurut hukum pidana terdiri dari *de psychische gesteldheid van dan dader en hare betrekking tot de boordeling staande handeling* atau terdiri dari keadaan psikis dari si pelaku dan di dalam hubungan dengannya dengan tindakan yang sedang diadili (diproses secara hukum) sehingga berdasarkan hal tersebut orang tersebut dapat dipersalahkan sebagai seorang pelaku tindak pidana.²⁶ Antara keadaan psikis dengan perbuatan orang tersebut harus terjalin suatu hubungan yang erat satu dengan lainnya, hal ini yang disebut sebagai kesalahan.²⁷ Dikatakan selanjutnya bahwa sebagai dasar dari pertanggungjawaban adalah kesalahan yang terdapat pada jiwa pelaku dan hubungannya (kesalahan itu) dengan kelakuannya yang dapat dipidana dan berdasarkan kejiwaannya itu pelaku dapat dicela karena kelakuan itu. Sehubungan dengan uraian tersebut, beliau mengatakan bahwa untuk mengatakan adanya kesalahan pada pelaku harus dicapai dan ditentukan terlebih dahulu beberapa hal menyangkut pelaku, yaitu:²⁸

1. Perihal dapat dipertanggungjawabkannya seseorang atas perbuatan yang telah ia lakukan, yang menurut pendapat yang bersifat umum dapat dirumuskan sebagai *vatbaarheid voor schuld* atau hal dapat

²⁵ D. Simons, *Kitab Pembelajaran Hukum Pidana (Leerboek Van Het Nederlanches Strafrecht)*, diterjemahkan oleh P. A. F Lamintang, (Bandung: Pionir Jaya, 1992), hlm. 196.

²⁶ *Ibid.*, hlm. 196.

²⁷ Sebagaimana ditulis oleh Roeslan Saleh di dalam bukunya Roeslan Saleh, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, cet.3, (Jakarta: Aksara Baru, 1983), hlm. 78.

²⁸ D. Simons, *op. cit.*, hlm. 196—197.

dipertanggungjawabkannya seseorang karena kesalahannya. Hal ini disebut sebagai suatu *toerekeningsvatbaarheid*.

2. Yang perlu diperhatikan dalam hal kesalahan ini adalah *de psychische gesteldheid van dan dader en hare betrekking tot de boordeling staande handeling* atau terdiri dari keadaan psikis dari si pelaku dan di dalam hubungan dengannya dengan tindakan yang sedang diadili (diproses secara hukum) sehingga berdasarkan hal tersebut orang tersebut dapat dipersalahkan sebagai seorang pelaku tindak pidana. Menurut beliau sebagaimana telah diuraikan lebih dahulu, kesalahan merupakan unsur subyektif dari tindak pidana.

b. Pendapat Noyon

Menurut pendapat Noyon sebagaimana disadur oleh E. Y. Kanter dan Sianturi, disebutkan bahwa dalam memahami masalah kesalahan, tidak dapat dipisahkan dari pembahasan mengenai penerapan (*toespasing*) hukum positif.²⁹ Bukan hakikat yang sebenarnya dari kesalahan itu. Menurut Noyon, tidak terdapat suatu kepastian mengenai sejauh mana ciri-ciri kesalahan di dalam suatu hukum positif. Lebih lanjut lagi, beliau memberikan ciri-ciri dari kesalahan yang berhubungan dengan hukum positif, yaitu:³⁰

1. Bahwa pelaku mengetahui atau harus dapat mengetahui hakikat dari kelakuannya dan keadaan yang bersama dengan kelakuan itu (sepanjang keadaan-keadaannya itu ada hubungannya);
2. Bahwa pelaku mengetahui atau harus patut menduga bahwa kelakuannya itu bertentangan dengan hukum (*Onrechtmatig*);
3. Bahwa kelakuannya itu dilakukan, bukan karena suatu keadaan jiwa yang tidak normal (*vide* Pasal 44 KUHP);
4. Bahwa kelakuannya itu dilakukan, bukan karena pengaruh dari sesuatu keadaan darurat/paksa.

²⁹ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 162.

³⁰ *Ibid.*, hlm. 162.

Dengan kata lain, terdapat kesalahan pada pelaku jika empat ciri-ciri tersebut ada padanya. Akan tetapi, diutarakan pula bahwa tidak selamanya kesalahan itu dalam arti selengkapnya, harus menjadi suatu unsur tindak pidana.

c. Pendapat Pompe

Utrecht dalam bukunya mengungkapkan bahwa menurut Pompe sesuai dengan hukum positif yang ada (menurut KUHP), baik anasir melawan hukum maupun anasir kesalahan, bukanlah suatu *noodzakelijke eigenschap* peristiwa pidana, melainkan tidak dapat dijatuhkannya suatu hukuman, apabila tidak ada suatu kelakuan yang bertentangan dengan hukum yang terjadi karena kesalahan pembuatnya (*geen straf wordt toegepast, tenzij er een wederrechtelijke en aan schuld te wijten gedraging is*).³¹ Lebih lanjut Pompe, sebagaimana disadur oleh E. Y. Kanter dan Sianturi dalam pembahasannya mengenai kesalahan, mengatakan bahwa dilihat dari kehendak si pelaku, kesalahan pada dasarnya merupakan suatu bagian dalam dari suatu kehendak, sedangkan sifat melawan hukum (*Wederrechteljkheid*) merupakan bagian luar daripadanya. Hal ini berarti bahwa kesalahan merupakan kelakuan yang bertentangan dengan hukum yang dapat dihindari (*vermijdbare wederrechtelijke gedraging*), yaitu penggangguan ketertiban umum; sedangkan sifat melawan hukum merupakan kelakuan yang bertentangan dengan hukum, untuk kelakuan mana ia dicela.³²

Sejalan dengan pembahasan Pompe, Schreuder mengatakan bahwa untuk pengertian kesalahan menurut hukum pidana menuntut adanya tiga ciri-ciri atau unsur-unsur yaitu:³³

1. Kelakukan yang bersifat melawan hukum,
2. *Dolus* atau *culpa*,
3. Kemampuan bertanggung jawab pelaku.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa apabila suatu tindakan seseorang telah memenuhi ketiga unsur di atas maka dapat disimpulkan bahwa

³¹ E. Utrecht, *op. cit.*, hlm. 285.

³² E.Y. Kanter, Sianturi, *op. cit.*, hlm. 163.

³³ *Ibid.*, hlm. 163.

orang tersebut telah melakukan suatu kesalahan pidana. Kesalahan dalam hukum pidana tidak mempersoalkan suatu norma kesusilaan (*ethische normen*). Walaupun pembuat undang-undang harus menghormati norma kesusilaan, tetapi ia berhak membuat peraturan yang wajib ditaati oleh setiap orang, walaupun hal tersebut bertentangan dengan kata hatinya.

d. Pendapat Roeslan Saleh

Beliau mengaitkan kesalahan ini dengan teori *finale handlungslehre* yang dikemukakan oleh Hanz Welzel. Dalam bukunya, dikatakan bahwa sebelum adanya suatu ajaran mengenai *Finale Handlungslehre* terlebih dahulu dikenal suatu ajaran mengenai *Tatbestand* dan *Schuld*. Suatu ajaran *tatbestand* mulanya hanya memasukkan unsur-unsur objektif dari perbuatan pidana (*belling*). Seiring dengan perkembangan dalam hukum pidana, orang-orang mulai menaruh perhatian pada unsur-unsur subjektif dan sifat melawan hukum dan semenjak saat itu orang pun mengakui pula adanya unsur-unsur subjektif atau unsur-unsur psikis dalam *tatbestand*.³⁴ Masuknya unsur psikis di dalam *tatbestand* membuat suatu perubahan di dalam hukum pidana kala itu. Pada awalnya, segala hal-hal yang bersifat psikis di dalam suatu tindak pidana masuk ke dalam suatu kesalahan. Adanya pandangan mengenai masuknya unsur psikis ke dalam suatu *tatbestand* mengubah pola pandang yang telah ada, yang menyebabkan unsur-unsur psikis dikeluarkan dari pengertian kesalahan, dan berangsur-angsur orang memandang kesalahan itu sebagai suatu celaan pada si pembuat berdasarkan hal-hal yang bersifat psikis itu sendiri. Dengan itu pula, maka semua yang bersifat psikis lenyap dari kesalahan dan pengertian kesalahan yang psikologis diganti dengan pengertian kesalahan yang normatif: kesalahan adalah hal dapat dicelanya pembuat.³⁵ Beliau mengemukakan bahwa kesalahan itu mempunyai unsur-unsur pula, yaitu:³⁶

³⁴ Roeslan Saleh, *Beberapa Catatan Sekitar Perbuatan dan Kesalahan dalam Hukum Pidana*, (Jakarta: Aksara Baru, 1985), hlm. 12.

³⁵ *Ibid.*, hlm. 12—13.

³⁶ Sebagaimana disadur oleh E. Y. Kanter dan S. R. Sianturi dalam bukunya E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 165.

1. Kemampuan bertanggung jawab;
2. Kesengajaan atau kealpaan (sebagai bentuk kesalahan dan pula sebagai penilai dari hubungan batin dengan perbuatannya pelaku);
3. Tidak adanya dasar pemaaf.

Berdasarkan hal di atas, suatu kesalahan memerlukan suatu penyebab yang dapat membebaskan suatu pertanggungjawaban kepada si pelakunya. Menurut beliau, untuk adanya kesalahan yang mengakibatkan dipidananya terdakwa haruslah:³⁷

1. Melakukan perbuatan pidana (dalam hal ini terkait pula sifat melawan hukum);
2. Mampu bertanggung jawab;
3. Dengan sengaja atau kealpaan;
4. Tidak ada alasan pemaaf.

Tolak pangkal dari masukan kesalahan sebagai unsur dari pertanggungjawaban pidana adalah orang hanya akan dipidana jika ia mempunyai pertanggungjawaban pidana. Dan dasar dari dipidananya si pelaku adalah atas asas “Tidak dipidana jika tiada kesalahan”.³⁸

e. Pendapat Jan Rummelink

Beliau memiliki pola pandang yang hampir mirip dengan Roeslan Saleh, di mana beliau menganggap kesalahan sebagai suatu bentuk ketercelaan. Menurut beliau, kesalahan adalah pencelaan yang ditujukan oleh masyarakat—yang menerapkan standar etis yang berlaku pada waktu tertentu—terhadap manusia yang melakukan perilaku menyimpang yang sebenarnya dapat dihindari.³⁹ Dari hal tersebut, dapat disimpulkan bahwasanya menurut beliau suatu kesalahan memiliki beberapa kriteria yang sudah seharusnya dipenuhi, yaitu:

1. Kemungkinan dapat dihindari (terjadinya) perilaku menyimpang;

³⁷ *Ibid.*, hlm. 165.

³⁸ *Ibid.*, hlm. 166.

³⁹ Jan Rummelink, *op. cit.*, hlm. 142.

2. Adanya sifat layak dipidana atas perbuatan tersebut.

Berdasarkan pendapat beliau di atas, dapat disimpulkan bahwasanya beliau menekankan kesalahan ini dari ada atau tidaknya suatu pilihan atas suatu tindakan yang dilakukan seseorang untuk kemudian terdapat suatu penilaian atas sifat melawan hukum dari tindakan yang dilakukan tersebut.

Apa yang telah dikemukakan sebelumnya merupakan suatu pengertian dasar dari kesalahan di dalam hukum pidana, di mana dalam hal ini terdapat berbagai macam pandangan yang menghasilkan pengertian atas kesalahan itu sendiri. Setelah mengetahui pengertian dari kesalahan, hal lain yang perlu diketahui selanjutnya adalah bentuk-bentuk dari kesalahan. Hal yang telah diketahui secara umum adalah terdapat dua bentuk kesalahan, yaitu suatu bentuk kesalahan yang disengaja atau biasa diketahui sebagai *dolus* dan suatu bentuk kesalahan yang diketahui sebagai suatu bentuk ketidaksengajaan atau biasa disebut sebagai kelalaian/kealpaan yang disebut *culpa*. Macam-macam bentuk kesalahan ini akan dibahas lebih lanjut di dalam subbab berikutnya.

2.2.2 *Willens* dan *Wettens* di dalam *Dolus* dan *Culpa*

Sebelum memahami secara lebih jauh mengenai konsep dari kesengajaan (*dolus*) maupun kealpaan/kelalaian (*culpa*) maka salah satu konsep yang perlu dipahami adalah konsep mengenai *Willens en Wettens* atau yang biasa diketahui sebagai menghendaki dan mengetahui. Hal ini sangat penting karena *willen* dan *wettens* merupakan konsep dasar dari kesengajaan maupun kealpaan. Untuk memahami hal ini, perlu dipahami pengertian dari *willens* dan *wettens* itu sendiri agar baik konsep kesengajaan maupun kealpaan dapat dipahami secara lebih mudah. Adapun pengertian dari kedua hal tersebut, yaitu:

a. *Willens* (Menghendaki)

Menghendaki atau berkehendak lebih dari semata menginginkan dan berharap. Satochid Kartanegara di dalam bukunya mengatakan bahwa yang dimaksud *willens* merupakan suatu perbuatan yang dilakukan dengan sengaja

oleh seseorang berdasarkan kehendaknya⁴⁰ atau dapat pula dikatakan sebagai kehendak untuk melakukan suatu perbuatan tertentu.⁴¹ Lebih lanjut lagi di dalam bukunya, Satochid mengatakan bahwa kehendak di dalam kesalahan dapat berupa suatu kehendak yang ditujukan terhadap:⁴²

1. Perbuatan yang dilarang, akan tetapi juga;
2. Terhadap akibat yang dilarang oleh undang-undang, sedang kehendak itu juga mungkin ditujukan terhadap;
3. Masalah-masalah (*omstandigheden*) yang merupakan unsur suatu delik.

b. *Wettens*/Mengetahui (Menginsyafi)

Wettens memiliki berbagai bentuk terjemahan, dapat berupa mengetahui, mengerti, memahami, menyadari sesuatu. Dalam kepustakaan hukum Jerman, masih dapat dijumpai istilah *Parallelwertung in der Laiensphäre*. Hal ini memiliki maksud bahwa seorang awam berkenaan dengan konsep-konsep yuridis tidak perlu memiliki pengetahuan, seperti yang dimiliki ahli hukum: pengetahuan seorang awam (*Laie*) sudah memadai untuk mengetahui bahwa perbuatannya telah melanggar atau tidak melanggar hukum. Berbeda dengan kepustakaan Jerman, di dalam kepustakaan dan yurisprudensi Belanda, ungkapan demikian jarang ditemui. Ini dapat diterangkan dengan menunjuk pada fakta bahwa di Belanda kata *dolus* selalu dipergunakan secara netral dan tidak bernuansa (*Kleurloos opzet*) dalam artian bahwa dari apa yang diperbuat oleh seorang pelaku tindak pidana tidak perlu diungkap bahwa ini memiliki niat jahat atau keji.⁴³ Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengertian dari *Wettens* atau mengetahui adalah keadaan, di mana seseorang harus menginsyafi atau mengerti akan akibat dari perbuatan yang telah dilakukannya.⁴⁴ Selain itu, P. A. F. Lamintang

⁴⁰ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 291.

⁴¹ P. A. F. Lamintang, *op. cit.*, hlm. 286.

⁴² Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 293.

⁴³ Jan Remmelink, *op. cit.*, hlm. 153.

⁴⁴ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 291.

berpendapat bahwa *Wettens* atau mengetahui itu diartikan sebagai mengetahui atau dapat mengetahui bahwa perbuatan tersebut dapat menimbulkan akibat sebagaimana dikehendaki.⁴⁵

Terkait masalah *Willens* dan *Wettens* ini terkadang timbul pertanyaan apakah si pelaku di samping harus menghendaki untuk melakukan suatu perbuatan tertentu atau untuk menimbulkan suatu akibat tertentu, ia harus juga mengetahui bahwa ia telah melakukan perbuatan yang ia kehendaki atau ia dapat menimbulkan akibat yang ia kehendaki. Guna menjawab hal ini *advocaat generaal* Noyon berpendapat bahwa pengetahuan semacam itu memang tidak diperlukan. Noyon mengatakan *Willens en Wettens* bukan berarti menghendaki dan mengetahui bahwa yang dikehendaki itu benar-benar dapat dicapai. *Wettens* atau mengetahui itu tidak berkenaan dengan sempurna atau tidaknya objek atau tujuan dari tindak pidana yang dikehendaki, melainkan berkenaan dengan gambaran yang jelas mengenai objek dari kehendak, atau berkenaan dengan kesadaran tentang apa yang telah dikehendakinya.⁴⁶ Berdasarkan pendapat Noyon tersebut, terlihat bahwasanya dalam suatu delik tidaklah penting seorang pelaku tindak pidana untuk mengetahui bahwa tujuan atas tindakan yang telah dilakukannya tersebut telah tercapai ataupun belum. Namun, dalam hal ini pelaku hanya cukup menginsyafi gambaran atas objek apabila ia telah melaksanakan kehendaknya tersebut. Dengan demikian, terlihat bahwa mengetahui di dalam suatu tindak pidana bukanlah pengertian yang sempit, melainkan pengertian yang lebih luas dari sekedar mengetahui belaka, di mana dapat diartikan bahwa merupakan suatu hal yang cukup apabila si pelaku telah membayangkan akibat yang akan terjadi kelak apabila ia telah melakukan suatu perbuatan, baik itu yang dikehendakinya (*dolus*) maupun suatu akibat yang terjadi akibat kealpaannya (*culpa*). Hal ini biasa dikenal sebagai suatu teori membayangkan

⁴⁵ P. A. F. Lamintang, *op. cit.*, hlm. 286.

⁴⁶ *Ibid.*, hlm. 284.

di dalam hukum pidana. Mengenai teori membayangkan ini sendiri akan dibahas lebih lanjut di dalam subbab berikutnya.

2.3 Kesengajaan (*Dolus*)

2.3.1 Pengertian Kesengajaan

Bentuk pertama dari suatu kesalahan adalah suatu kesengajaan. Secara bahasa, 'kesengajaan' berasal dari kata 'sengaja' yang memiliki arti dimaksudkan (direncanakan); memang diniatkan begitu; tidak secara kebetulan, dibuat-buat; bersengaja⁴⁷, di mana bila dilihat di dalam KBBI pengertian dari kesengajaan adalah perihal (perbuatan) sengaja.⁴⁸ Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa suatu bentuk kesengajaan merupakan suatu bentuk tindakan yang dilakukan oleh seseorang secara sadar karena hal tersebut memang merupakan sebuah maksud dan tujuan dari orang tersebut.

Pengertian kesengajaan secara hukum pidana tentunya memiliki beberapa perbedaan dengan pengertian kesengajaan secara bahasa. Kesengajaan di dalam hukum pidana yang pada dasarnya merupakan salah satu bentuk dari kesalahan memiliki banyak pengertian. Salah satu pengertian yang lazim digunakan mengenai kesengajaan adalah pengertian yang berasal dari memori penjelasan dan kesengajaan dari sudut terbentuknya.

1. Kesengajaan dari sudut terbentuknya

Manusia yang sehat mempunyai bermacam keinginan. Adakalanya keinginan itu menjurus kepada tindakan yang dilarang dan diancam dengan pidana oleh perundang-undangan, misalnya, untuk memiliki sebuah benda berharga yang dibutuhkan, tetapi ia tidak sanggup untuk membelinya. Ketika orang tersebut sangat bernaftsu memiliki benda tersebut, pada suatu ketika dapat terjadi bahwa ia akan melakukan tindakan apapun untuk memiliki benda

⁴⁷ <http://kamusbahasaindonesia.org/sengaja> diakses pada Kamis, 16 Februari 2012, pukul 14.53 WIB.

⁴⁸ <http://kamusbahasaindonesia.org/kesengajaan> diakses pada Kamis, 16 Februari 2012, pukul 14.55 WIB.

tersebut, kendati dilarang oleh aturan yang ada. Nafsu untuk memiliki tersebut merupakan suatu rangsangan atau motif dari tindakan yang akan dilakukan selanjutnya. Jika ia selanjutnya merencanakan cara-cara yang akan dilakukannya untuk memiliki benda tersebut maka padanya telah ada kehendak (*oogmerk*).⁴⁹ Dalam hal terjadinya suatu tindak pidana, orang tersebut dalam rangka mewujudkan kehendaknya itu dengan cara melakukan tindakan yang melanggar peraturan yang ada. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan adanya tiga tingkatan/stadia yang dilalui seseorang dalam melakukan suatu tindak pidana yang disengaja, yaitu:⁵⁰

- a. Adanya perangsang,
- b. Adanya kehendak, dan
- c. Adanya tindakan.

Dari uraian di atas, dapat dirumuskan bahwa kesengajaan adalah suatu kehendak (keinginan) untuk melaksanakan suatu tindakan yang didorong oleh pemenuhan nafsu sehingga dapat pula dikatakan kesengajaan itu ditujukan terhadap suatu tindakan.⁵¹ Mengenai pengertian kesengajaan ditinjau dari proses atau cara terbentuknya, Satochid Kartanegara mengatakan bahwa *opzet* (kesengajaan/*dolus*) dapat dirumuskan sebagai melaksanakan sesuatu perbuatan, yang didorong oleh suatu keinginan untuk berbuat atau bertindak.⁵²

2. Kesengajaan menurut memori penjelasan

Menurut memori penjelasan (*Memorie van Toelichting*), yang dimaksud dengan kesengajaan adalah menghendaki dan menginsyafi terjadinya suatu tindakan beserta akibatnya. Atau dalam bahasa belanda disebutkan sebagai *Willens en Wettens veroorzaken van en gevolg*. Artinya,

⁴⁹ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 167.

⁵⁰ *Ibid.*, hlm. 167.

⁵¹ *Ibid.*, hlm. 167.

⁵² Satochid Kartanegara, *Hukum Pidana Kumpulan Kuliah Prof. Satochid Kartanegara, S. H. dan Pendapat-pendapat Para Ahli Bagian Satu, op. cit.*, hlm. 293.

seseorang yang melakukan suatu tindakan dengan sengaja harus menghendaki dan menginsyafi tindakan tersebut dan/atau akibatnya.⁵³

3. Kesengajaan menurut memori jawaban (*Memorie van Antword*)

Selain di dalam memori penjelasan (*Memorie van Toelichting*), definisi mengenai kesengajaan juga diberikan di dalam memori jawaban (*Memorie van Antword*) yang dikeluarkan oleh menteri kehakiman Modderman pada kala itu, di dalam memori jawabannya Modderman mengatakan bahwa bagi dirinya *opzet* (kesengajaan/*dolus*) itu adalah “*De (bewuste) richting van de wil op een bepaald misdrijf*” atau *opzet* itu adalah tujuan yang disadari dari kehendak untuk melakukan suatu kejahatan tertentu.⁵⁴

2.3.2 Teori Kehendak dan Teori Membayangkan

Pembahasan mengenai suatu kesengajaan tentunya tidaklah dapat dipisahkan dari teori kehendak dan teori membayangkan. Kedua teori ini berasal dari bahasa Belanda, yaitu *Wilstheorie* dan *Voortellingstheorie*. Namun, beberapa ahli hukum pidana memberikan beberapa penamaan yang berbeda terkait dengan teori ini, seperti Satochid Kartanegara yang menyebut teori ini dengan teori kehendak atau teori kemauan untuk *Wilstheorie* dan teori membayangkan untuk *Voortellingstheorie* serta E. Y. Kanter dan S. R. Sianturi yang juga menggunakan istilah teori kehendak dalam mengartikan *Wilstheorie*, namun menggunakan istilah teori perkiraan dalam mengartikan *Voortellingstheorie*; istilah yang cukup berbeda digunakan oleh R. Tresna yang menyebutkan *Wilstheorie* sebagai teori berpangkal tekad dan *Voortellingstheorie* sebagai suatu teori berpangkal cita. Selain itu, masih terdapat beberapa istilah yang digunakan yang akan dibahas secara lebih lanjut di dalam bagian ini.

Dalam skripsi ini, istilah teori kehendak digunakan untuk menerjemahkan *Wilstheorie* dan teori membayangkan untuk menerjemahkan *Voortellingstheorie*. Guna membahas kedua teori ini, terdapat dua pertanyaan besar yang menjadi

⁵³ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 167.

⁵⁴ P. A. F. Lamintang, *op. cit.*, hlm. 281.

dasar pemikiran atas teori ini. Menurut teori yang pertama, *opzet* itu berkenaan dengan pertanyaan “Apakah yang dikehendaki orang dengan perbuatan itu?”, sedangkan teori yang kedua itu berkenaan dengan pertanyaan “Apakah yang dibayangkan seseorang pada waktu ia melakukan perbuatannya?”⁵⁵

Berkaitan dengan pertanyaan-pertanyaan tersebut, diperlukan pembahasan lebih lanjut mengenai teori-teori tersebut. Menurut teori yang pertama, suatu tindakan yang diliputi oleh *dolus* (kesengajaan) hanyalah apa yang dikehendaki oleh si pelaku.⁵⁶ Lebih lanjut Simons mengatakan bahwa dengan demikian, kesengajaan itu merupakan kehendak (*de wil*), yang ditujukan kepada perwujudan dari suatu tindakan yang dilarang atau diharuskan oleh undang-undang.⁵⁷ Dalam *wilstheorie*, seorang pelaku itu dianggap sebagai telah menghendaki timbulnya suatu akibat, apabila ia dalam melakukan tindakannya mempunyai keyakinan bahwa tindakannya itu dapat menimbulkan akibat tersebut.

Menurut teori yang kedua, unsur disengaja terletak pada apa yang dicita-citakan atas perbuatan itu.⁵⁸ Teori ini merupakan suatu sangkalan atas teori kehendak. Teori kehendak ini disangkal oleh para sarjana lainnya dengan mengemukakan alasan bahwa seseorang hanya dapat mengharapkan suatu wujud perbuatan tertentu, sedangkan untuk suatu akibat yang (akan) timbul dari perbuatan itu, tidak mungkin ia secara tepat menghendakinya. Paling mungkin ia hanya bisa mengharapkan atau memperkirakannya.⁵⁹

Namun, pada akhirnya terlihat bahwa tidak terdapat suatu perbedaan dari segi yuridis di antara kedua teori tersebut, di mana dapat dikatakan bahwa secara yuridis kedua teori tersebut adalah sama dan hanya berbeda dari sudut pandang masing-masing teori tersebut. Teori kehendak tersebut bilamana dibandingkan

⁵⁵ D. Simons, *op. cit.*, hlm. 245.

⁵⁶ *Ibid.*, hlm. 244.

⁵⁷ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 168.

⁵⁸ Satochid Kartanegara, *Hukum Pidana Kumpulan Kuliah Prof. Satochid Kartanegara, S. H. dan Pendapat-pendapat Para Ahli Bagian Satu*, *op. cit.*, hlm. 295.

⁵⁹ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 168.

dengan teori perkiraan akhirnya dalam kenyataan tidak jauh berbeda. Hal ini karena teori kehendak mengajarkan bahwa apabila seseorang melakukan perbuatan maka bukanlah hanya perbuatan itu saja yang dikehendaknya, tetapi juga akibat dari perbuatan itu. Hal ini disebabkan, bilamana memang ia tidak menghendaki akibat dari perbuatan itu, tentunya ia tidak akan melakukannya. Justru akibat yang dikehendaknya itulah yang mendorongnya untuk melakukan perbuatan tersebut. Jelaslah bahwa pada akhirnya tidak terdapat perbedaan prinsipil di antara menghendaki akibat dan memperkirakan akibat. Kedua ajaran itu sama-sama menunjukkan hubungan yang erat antara kejiwaan pelaku dengan akibat yang ditimbulkannya.⁶⁰ Yang ada ialah perbedaan istilah, Van Hattum tentang istilah ini menulis bahwa perbedaan kedua teori ini tidak terletak bidang juridis, tetapi dalam bidang psikologis. Hasil dari kedua teori tersebut kurang lebih adalah sama sehingga pada umumnya hanya terlihat perbedaan dalam terminologi saja.⁶¹ Oleh sebab itu, kedua teori ini erat kaitannya dengan suatu hukum pidana formil, di mana dalam hal ini pembuktian terhadap kejiwaan pelaku sangat menentukan suatu kehendak dan akibat yang terjadi.

2.3.3 Bentuk-bentuk Kesengajaan

Tidak ubahnya dengan kesalahan, kesengajaan (*dolus*) di dalam hukum pidana pun memiliki beberapa bentuk-bentuk, di mana tiap-tiap bentuk dari kesengajaan ini memiliki pengertian dan sifat yang berbeda satu dengan yang lainnya. Berikut adalah pemaparan mengenai bentuk-bentuk yang secara umum dikenal:

A. Kesengajaan sebagai maksud atau tujuan (*Opzet als Oogmerk*)

Satochid Kartanegara memberikan dua definisi mengenai pengertian dari kesengajaan sebagai maksud ini, di mana menurutnya yang dimaksud dengan *opzet* (kesengajaan) sebagai tujuan dalam:⁶²

⁶⁰ *Ibid.*, hlm. 169.

⁶¹ Moeljatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2009), hlm. 186.

⁶² Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 304.

1. *Delict formil*, bila seseorang melakukan sesuatu perbuatan yang dengan sengaja sedang perbuatan itu memang menjadi (tujuan) si pelaku. Dalam hal ini, perbuatan itu adalah dikehendaki dan dituju (*Gewild en Beoogd*);
2. *Delict materil*, bila seseorang melakukan sesuatu perbuatan dengan sengaja untuk menimbulkan sesuatu akibat, sedang akibat itu memang merupakan tujuan si pelaku. Juga dalam hal ini, akibat itu adalah *gewild* (dikehendaki) dan *beoogd* (dituju).

Jadi, apabila seseorang pada waktu ia melakukan suatu tindakan untuk menimbulkan suatu akibat yang terlarang, menyadari bahwa akibat tersebut pasti akan timbul ataupun mungkin dapat timbul karena tindakan yang akan atau sedang ia lakukan, sedangkan timbulnya akibat tersebut memang *beoogd* atau memang ia kehendaki maka apabila kemudian benar bahwa akibat tersebut telah timbul karena perbuatannya, orang dapat mengatakan bahwa orang tersebut mempunyai *opzet als ogmerk* terhadap timbulnya akibat yang bersangkutan.⁶³ Penjelasan di atas secara jelas memberikan gambaran bahwa dalam kesengajaan sebagai tujuan ini suatu akibat yang terjadi pada subjek dari tindak pidana memang merupakan suatu kehendak dari si pelaku atas tindakan yang telah ia perbuat, tidak peduli bahwa pada akhirnya maksud atau tujuan dari tindakannya tersebut akan benar-benar terwujud atau tidak, melainkan hanya dengan pelaku menginsyafi atau menyadari maksud yang dinginkannya tersebut pasti atau mungkin dapat terjadi maka hal ini dapat digolongkan sebagai kesengajaan dengan maksud. Oleh karenanya, terlihat secara jelas bahwa dengan maksud di sini bertalian erat dengan kejiwaan pelaku itu sendiri⁶⁴, di mana maksud dari tindakan tersebut sangat identik dengan keyakinan pelaku atas terwujudnya maksud/tujuan dari tindakannya tersebut.

B. Kesengajaan dengan kesadaran/keinsyafan pasti atau keharusan (*Opzet bij Zekerheids-bewustzijn*)

⁶³ P. A. F. Lamintang, *op. cit.*, hlm. 312.

⁶⁴ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 177.

Sandaran pada gradasi kesengajaan dengan keinsyafan kepastian ini terletak pada seberapa jauh pengetahuan atau kesadaran pelaku tentang tindakan dan akibat yang merupakan salah satu unsur dari suatu tindak pidana yang telah terjadi. Dalam hal ini, termasuk tindakan dan akibat-akibat lainnya yang pasti/harus terjadi.⁶⁵ Berdasarkan hal tersebut, dapat dikatakan bahwa dalam jenis *opzet* (kesengajaan) ini yang menjadi sandaran adalah akibat, yang merupakan unsur daripada suatu delict.⁶⁶ Ihwal *dolus* dalam konteks kemungkinan di atas muncul bilamana maksud pelaku sebenarnya ditujukan pada hal lain (yang dapat tetapi tidak mesti berbentuk delik). Namun, pada saat yang sama di dalamnya ada keyakinan bahwa tujuan dari maksudnya tidak mungkin tercapai tanpa sekaligus menimbulkan akibat yang sebenarnya tidak dikehendaki.⁶⁷ Jadi, perbuatan itu menimbulkan dua akibat, yaitu:⁶⁸

1. Akibat yang tertentu itu (tujuan tindak pidananya);
2. Akibat yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang dan yang timbul pula, berhubungan dengan dilakukannya perbuatan untuk mencapai akibat yang tertentu tadi.

Berdasarkan hal di atas, dapat disimpulkan bahwa di sini tidak dituntut adanya kepastian atas akibat selain akibat utama (tujuan tindak pidana itu sendiri), cukup bahwa hal itu dianggap sangat mungkin terjadi.⁶⁹ P. A. F. Lamintang di dalam bukunya *Dasar-dasar Hukum Pidana* menyebutkan bahwa akibat yang kedua tadi dapat pula merupakan suatu akibat yang masih dapat si pelaku hindari, dalam artian bahwa pelaku masih mungkin memiliki pilihan lain atas kemungkinan akibat tersebut terjadi.

C. Kesengajaan dengan kesadaran/keinsyafan kemungkinan (*Opzet bij Mogelijkheids-bewustzijn*)

⁶⁵ *Ibid.*, hlm. 177.

⁶⁶ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 304.

⁶⁷ Jan Rammelink, *op. cit.*, hlm. 153.

⁶⁸ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 305.

⁶⁹ Jan Rammelink, *op. cit.*, hlm. 153.

Bentuk kesengajaan yang terakhir adalah kesengajaan dengan kesadaran/keinsyafan kemungkinan (*Opzet bij Mogelijkheids-bewustzijn*). Perkataan “*Mogelijkheids*” itu berasal dari kata dasar “*Mogelijk*” yang berarti mungkin dan “*mogelijkheid*” itu berarti kemungkinan.⁷⁰ Kesengajaan dengan kesadaran kemungkinan dapat pula disebut sebagai suatu kesengajaan bersyarat atau *dolus eventualis*. Kesengajaan jenis ini bergradasi yang terendah, bahkan sering kali sukar dibedakan dengan kealpaan (*culpa*). Kesadaran jenis ini memiliki sandaran pada sejauh mana pengetahuan atau kesadaran pelaku tentang tindakan dan akibat terlarang beserta tindakan atau akibat lain yang mungkin akan terjadi. Kesadaran pelaku mengenai kemungkinan terjadinya suatu tindakan dan akibat setelah melalui beberapa syarat tertentu dapat dimasukkan pula ke dalam jenis kesengajaan ini⁷¹

Berdasarkan pengertian di atas, terlihat bahwa pengertian dalam kesengajaan dengan kesadaran/keinsyafan kemungkinan ini merupakan suatu bentuk kesengajaan yang paling kontroversial di dalam hukum pidana. Berkaitan dengan hal ini, beberapa ahli pidana memisahkan secara tersendiri mengenai kesengajaan ini dengan *dolus eventualis*, bahkan ada beberapa ahli pidana yang mengungkapkan bahwa *dolus eventualis* bukanlah merupakan suatu bentuk kesengajaan, melainkan suatu bentuk kealpaan (*culpa*). Namun, beberapa sarjana mempersamakan hal ini dengan *dolus eventualis*. Pada permasalahan ini, penulis berpendapat bahwa apa yang dimaksud dengan kesengajaan berkesadaran/keinsyafan kemungkinan ini dapat dipersamakan dengan *dolus eventualis* atau kesengajaan bersyarat sehingga dapat disimpulkan bahwa kesengajaan dengan kesadaran/keinsyafan kemungkinan merupakan suatu bentuk kesengajaan atau dapat dikatakan sebagai *dolus eventualis*. Hal ini didasarkan atas kesimpulan penulis berdasarkan beberapa teori yang diungkapkan oleh para ahli di bidang hukum pidana.

⁷⁰ P. A. F. Lamintang, *op. cit.*, hlm. 314—315.

⁷¹ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 178.

Secara sederhana, Satochid Kartanegara memberikan definisi kesengajaan dengan kesadaran/keinsyafan kemungkinan ini sebagai suatu bentuk perbuatan yang dilakukan oleh seseorang, dengan maksud untuk menimbulkan sesuatu akibat yang tertentu. Dalam hal ini, orang itu mempunyai *opzet* sebagai tujuan. Akan tetapi, orang itu insyaf atau sadar bahwa apabila ia melakukan perbuatan itu guna mencapai tujuannya, ia mungkin menimbulkan akibat selain akibat yang ditujukannya, yang juga dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang.⁷²

Penjelasan yang diberikan oleh Satochid di atas merupakan suatu penjelasan yang sangat sederhana dan kurang memberikan penjelasan mengenai konsep kesengajaan jenis ini. Oleh karena itu, untuk memperjelas pengertian dari kesengajaan jenis ini, perlu dilihat lebih lanjut mengenai pendapat dari Jan Remmelink. Beliau di dalam bukunya mengungkapkan bahwa *dolus* atau kesengajaan dianggap ada bilamana pelaku untuk dirinya sendiri telah memutuskan bahwa ia menghendaki tindakannya itu, walaupun akibat yang tidak dikehendaki melekat pada tindakannya itu. Apabila kemudian ternyata ia tetap menghendaki munculnya akibat tersebut dibanding membatalkan niatannya semula, dalam arti menerima penuh konsekuensi tindakannya, dapat dikatakan bahwa kesengajaan akan adanya akibat di luar tujuannya tersebut merupakan suatu kehendaknya pula. Hal di atas yang membedakan bentuk kesengajaan ini dengan *culpa (lata)* yang dilakukan dengan sadar. Bentuk yang terakhir disebut terjadi bilamana pelaku benar-benar memikirkan kemungkinan munculnya akibat lain dari tindakannya. Namun, kemudian tetap melakukan tindakannya karena tidak percaya bahwa kemungkinan itu akan muncul dan tidak akan melakukan tindakannya karena tidak percaya bahwa kemungkinan tersebut dianggapnya sebagai suatu hal yang pasti akan terjadi.⁷³ Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa dalam suatu *dolus eventualis* terdapat sebuah niatan dari pelaku akan suatu hal yang memungkinkan terjadinya suatu tindak pidana.

⁷² Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 178.

⁷³ Jan Remmelink, *op. cit.*, hlm. 155.

Namun, pelaku tetap melakukan hal tersebut dan mengambil risiko akan tindak pidana yang mungkin terjadi. Dalam *culpa lata* yang disadari, pelaku menyadari bahwa pelaku mungkin akan menimbulkan suatu tindak pidana. Namun, apabila pelaku tetap melakukan hal tersebut pelaku akan memikirkan bahwa tindak pidana tersebut tidak mungkin terjadi atau pelaku sama sekali tidak melakukan tindakan tersebut karena pelaku tidak mempercayai kemungkinan tersebut. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa dalam suatu kealpaan yang disadari pelaku mengenyampingkan atau menampik adanya kemungkinan yang telah ia sadari, sedangkan dalam *dolus eventualis* pelaku tidak mengenyampingkan kemungkinan tersebut dan terus melakukan tindakan tersebut dengan mengambil risiko kemungkinan tersebut dapat saja terjadi.

Lebih lanjut di dalam bukunya, Jan Rummelink memberikan ilustrasi mengenai hal ini guna memberikan kemudahan dalam memahami perbedaan di antara keduanya, berikut adalah ilustrasi yang diungkapkan beliau di dalam bukunya, ilustrasi ini adalah pengemudi mobil yang dengan kecepatan tinggi mengemudikan kendaraannya di jalan yang padat untuk mengejar kereta api. Di kepalanya, mungkin terbersit adanya kemungkinan bahwa tindakannya itu dapat mengakibatkan kecelakaan bagi orang lain. Namun, pikiran ini sirna oleh pertimbangan bahwa ia sudah sering melakukan hal yang sama tanpa terjadi apa-apa bahwa arus lalu lintas cukup lancar dan diatur dengan baik dan bahwa selagi lalu lintas padat, semua orang pasti akan lebih hati-hati, dan seterusnya. Jika kemudian ia menabrak orang lain maka dalam hal ini dapat dikatakan bahwa adanya suatu bentuk kesalahan berupa *culpa* yang disadari (*bewuste culpa*). Jika ia mengemudikan kendaraan sedemikian cepat karena dikejar polisi dan memiliki maksud meloloskan diri dari kejaran polisi tersebut maka bila terjadi kecelakaan lalu lintas, dapat dikatakan adanya kesengajaan pada pihak pelaku. Bukanlah kemunculan akibat tersebut yang bersifat menentukan bagi pertanyaan *dolus* atau *culpa* karena dalam kasus demikian keduanya muncul setara. Apa yang perlu diperhatikan adalah justru situasi dan/atau kesadaran psikis dari pelaku pada saat kejadian. Dalam suatu *dolus eventualis*, unsur kehendak

sepenuhnya ada; namun elemen mengetahui (*Wetten*) hanya sebatas pada kesadaran akan kemungkinan terjadinya akibat yang (sebenarnya) tidak dikehendaki, sedangkan dalam *culpa* yang dilakukan dengan kesadaran (atau disadari) unsur mengetahui sama, seperti pada *dolus eventualis*, sedangkan yang sama sekali tidak ada adalah unsur menghendaki (*Willen*). Perbedaan di atas menurut Jan Remmelink sedemikian besarnya sehingga menjustifikasi penenaan pidana yang lebih berat pada yang satu ketimbang pada bentuk lainnya.⁷⁴

Berdasarkan pendapatnya, hal tersebut terlihat secara jelas bahwa kedua teori ini sangat berkaitan erat dengan teori membayangkan, di mana pelaku sudah sepatutnya membayangkan segala kemungkinan yang mungkin terjadi. Namun, tidak dapat pula dipisahkan dari teori kehendak itu sendiri, di mana teori kehendak ini sangat menentukan perihal pembedaan *dolus eventualis* dengan *culpa* (kealpaan) yang disadari. Hal ini disebabkan karena perbedaan di antara kedua teori tersebut, terletak pada kehendak si pelaku. Kehendak atas suatu tindakan pada *dolus eventualis* berada di dalam batin si pelaku walaupun dalam ukuran yang tidak terlalu besar, sedangkan dalam *culpa* kehendak tersebut sama sekali tidak ditemukan, pelaku hanya menyadari suatu akibat yang mungkin muncul tanpa adanya suatu unsur kehendak atas perbuatan tersebut. Selain itu, pada *dolus eventualis* disyaratkan adanya kesadaran akan adanya kemungkinan dan walaupun ia masih bisa berbuat lain. Akan tetapi, si pelaku lebih memilih untuk melakukan tindakan itu dan mengambil segala risiko yang ada, sedangkan pada syarat utama dalam suatu kealpaan adalah keharusan dapat menduga (*voorzein*) akan adanya kemungkinan dari kekuranghati-hatian.⁷⁵

2.4 Kealpaan (*Culpa*)

Setelah memahami dan mengerti teori dan konsep dari ‘kesalahan’ dan salah satu bentuknya, yaitu kesengajaan maka pada bagian ini akan dibahas secara

⁷⁴ *Ibid.*, hlm. 155—156.

⁷⁵ E. Y. Kanter, S. R. Sianturi, *op. cit.*, hlm. 180.

mendalam mengenai konsep kealpaan atau *culpa*. Hukum Indonesia sendiri mengenal beberapa istilah terkait dengan kealpaan sehingga terdapat berbagai istilah yang digunakan di dalam hukum Indonesia. Dalam beberapa buku pelajaran, kadang-kadang *culpa* juga disebut sebagai *Schuld* dalam arti sempit, sebagai perbandingan daripada *Schuld* dalam arti luas yang meliputi *dolus* dan *culpa*. Akan tetapi, karena istilah itu mudah menimbulkan salah paham maka Satochid Kartanegara menganjurkan lebih baik jangan dipergunakan istilah kesalahan dalam arti sempit dalam *culpa*. Akan tetapi, lebih baik dipergunakan istilah kealpaan atau kelalaian.⁷⁶ Bahasa belanda menerjemahkan istilah ini dengan istilah *Nachtzaamheid* atau *nalatigheid*. Jika istilah itu diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia, dapat dipergunakan istilah kealpaan atau kelalaian. Berdasarkan hal tersebut, di dalam skripsi ini akan digunakan istilah kealpaan dalam mengartikan *culpa*.

2.4.1 Pengertian Kealpaan di dalam Hukum Pidana

Terkait masalah pengertian dari kealpaan ini maka perlu dilihat dari berbagai sudut agar diperoleh suatu pengertian yang jelas mengenai kealpaan di bidang hukum pidana itu sendiri. Pengertian mengenai kealpaan itu sendiri dapat berasal dari pengertian yang diungkapkan oleh para ahli hukum pidana (doktrin) maupun dilihat berdasarkan penafsiran di dalam KUHP. Selain itu, pengertian dasar dari kealpaan itu sendiri dapat ditemukan di dalam memori penjelasan (MvT) dan memori Jawaban (MvA). Berdasarkan hal tersebut, ada beberapa pengertian dari kealpaan, yaitu:

A. Menurut Memori Penjelasan (MvT) dan Memori Jawaban (MvA)

Memori penjelasan dan memori jawaban mendefinisikan suatu kealpaan sebagai suatu kesalahan (*Schuld*). Berdasarkan apa yang dikemukakan di dalam *Memorie van Toelichting* (penjelasan dari pembuat undang-undang dihadapan parlemen Belanda), dapat diketahui bahwa kealpaan⁷⁷ merupakan kebalikan murni dari *dolus* maupun kebetulan (*casus*), dalam hal ini yang menjadi dasar

⁷⁶ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 342.

⁷⁷ Di dalam MvT hal ini ditulis dengan kesalahan (*Schuld*).

pertanggungjawaban pidana adalah suatu sikap kurang berpikir cermat, kurang pengetahuan atau bertindak kurang terarah dibandingkan dengan orang lain pada umumnya.⁷⁸ *Memorie van Antwoord* (MVA) juga memberikan suatu perbedaan yang jelas mengenai kealpaan dan kesengajaan. Menurut MVA, kesalahan pada seseorang yang berbuat suatu (tindak pidana) kesengajaan terletak pada kesengajaan atau kepastian orang tersebut untuk menggunakan kemampuannya secara keliru. Sebaliknya, dalam suatu kealpaan MVA menganggap bahwa si pelaku telah melakukan kesalahan apabila ia tidak menggunakan kemampuan yang dimilikinya ketika seharusnya kemampuan itu digunakan.⁷⁹ Berdasarkan pernyataan dari keduanya, terlihat bahwa suatu kealpaan identik dengan suatu perkiraan dari si pelaku atas suatu perbuatannya, di mana dalam hal ini pelaku sepatutnya berpikir lebih cermat atas kemungkinan akibat dari tindakannya. Berdasarkan definisi yang diberikan oleh memori penjelasan dan memori jawaban, terlihat bahwa suatu kesalahan merupakan suatu sikap kurang cermat dari si pelaku dalam memperkirakan suatu akibat atas suatu perbuatan. Selain itu, di dalam memori penjelasan terlihat bahwa adanya suatu pandangan dari masyarakat terhadap kewajaran atas tindakan yang dilakukan oleh si pelaku yang mengakibatkan terjadinya suatu tindak pidana.

B. Menurut KUHP

KUHP tidak memberikan suatu definisi secara nyata mengenai suatu delik kealpaan, tetapi di dalam KUHP sendiri terdapat beberapa pasal yang menggunakan istilah kealpaan untuk menjerat beberapa perbuatan yang dianggap melawan hukum karena suatu kealpaan dari seorang pelaku. Beberapa contoh ketentuan di dalam KUHP yang menggunakan beberapa istilah kealpaan itu di dalamnya adalah Pasal 359, Pasal 360, Pasal 480, Pasal 483 ke-2, dan Pasal 282 ayat (2).

Apabila dilihat berdasarkan penafsiran atas pasal-pasal tersebut terkait masalah kealpaan ini maka di dalam bukunya R. Soesilo memberikan beberapa

⁷⁸ Jan Remmelink, *op. cit.*, hlm. 176—177.

⁷⁹ *Ibid.*, hlm. 176—177.

penjelasan terkait hal tersebut yang merupakan suatu bentuk penafsiran singkat atas kealpaan tersebut. Oleh sebab itu, dalam memahami kealpaan dari masing-masing pasal tersebut maka perlu diperhatikan masing-masing bunyi dari pasal-pasal tersebut. Adapun bunyi dari masing-masing pasal tersebut adalah:⁸⁰

Pasal 359, Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.

Pasal 360, (1) Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama 1 tahun; (2) barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam karena dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling tinggi tiga ratus rupiah.

Pasal 480, Diancam dengan pidana penjara paling lama empat tahun atau denda paling banyak enam puluh rupiah karena penadahan: ke-1 barangsiapa membeli, menawarkan, menukar, menerima gadai, menerima hadiah, atau untuk menarik keuntungan, menjual, menyewakan, menukarkan, menggadai, mengangkut, menyimpan atau menyembunyikan sesuatu benda, yang diketahui atau sepatutnya harus diduga bahwa diperoleh dari kejahatan. Ke-2 barangsiapa menarik keuntungan dari hasil sesuatu benda, yang diketahui atau sepatutnya harus diduga bahwa diperoleh dari kejahatan.

Pasal 483 ke-2, Barangsiapa menerbitkan tulisan atau gambaran yang merupakan perbuatan pidana, diancam dengan pidana penjara paling lama satu tahun 4 bulan atau kurungan paling lama satu tahun atau denda paling banyak tiga ratus rupiah, jika: ke-2 penerbit mengerti atau seharusnya menduga bahwa pembuatnya pada saat penerbitan, tidak dapat dituntut, atau menetap di luar Indonesia.

Pasal 282 ayat (2), Barangsiapa menyiarkan, mempertunjukkan atau menempelkan di muka umum tulisan, gambaran, atau benda yang melanggar kesusilaan, ataupun barangsiapa, dengan maksud untuk disiarkan, dipertunjukkan atau ditempatkan di muka umum, membikannya, memasukkannya ke dalam negeri, meneruskannya, mengeluarkannya dari negeri, atau mempunyai dalam persediaan, ataupun barangsiapa, secara

⁸⁰ Moeljatno, *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, cet. 24 (Jakarta: Bumi Aksara, 2005).

terang-terangan atau dengan mengedarkan surat tanpa diminta, menawarkan atau menunjuknya sebagai bisa didapat, diancam, jika ada alasan kuat baginya untuk menduga, bahwa tulisan, gambaran atau benda itu melanggar kesusilaan, dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah.

Apabila dilihat secara seksama dari beberapa contoh di atas, Pasal 359 dan Pasal 360 secara jelas menyebutkan istilah kealpaan di dalam rumusan pasalnya, sedangkan ketiga pasal lainnya sama sekali tidak menyebutkan istilah kealpaan di dalam rumusan pasalnya. Namun, apabila ditinjau lebih lanjut di dalam ketiga pasal lainnya, yaitu Pasal 480, Pasal 483 ke-2, dan Pasal 282, terdapat satu rumusan yang memberikan suatu rumusan kata mengenai suatu kealpaan, yaitu patut menduga. Berdasarkan hal tersebut, dapat dikatakan di dalam KUHP tidak hanya pasal yang menggunakan suatu istilah kealpaan saja yang dapat dikatakan sebagai suatu bentuk kealpaan, cukup hanya dengan adanya suatu istilah menduga suatu perbuatan dapat menimbulkan suatu perbuatan pidana dapat dikatakan bahwa pasal tersebut mengandung suatu unsur kealpaan di dalamnya.

Menurut Moeljatno, hal sebagaimana diungkapkan di atas disebut sebagai suatu bentuk tindak pidana *culpoos* yang sesungguhnya dan *delict culpoos* yang tidak sesungguhnya. Menurutnya, dalam rumusan kejahatan dalam KUHP, kesalahan berbentuk kealpaan dinyatakan dengan istilah “*Aan zijn schuld te wijzen*” atau “*Ten gevolge van onachtzaamheid*” (yaitu dalam Pasal-pasal 188, 344, 360, 231 (4), 232 (2)). Dalam pasal-pasal tersebut, perbuatan terdakwa berupa suatu perbuatan yang menimbulkan suatu akibat tertentu sehingga delik-delik tersebut dirumuskan secara materil. Dalam hal yang demikian suatu tindak pidana dapat dinamakan tindak pidana *culpoos* yang sesungguhnya. Akibat yang dilarang itu ditimbulkan karena kealpaannya. Selain apa yang telah diungkapkan tersebut, terdapat suatu tindak pidana *culpoos* yang tidak sesungguhnya, yaitu *dolus* yang salah satu unsurnya di-*culpa*-kan, misalnya, Pasal 287: “Di luar perkawinan bersetubuh dengan perempuan yang dia tahu kalau selayaknya harus menduga bahwa belum cukup 15 tahun atau jika umurnya tidak ternyata, belum

dewasa untuk bersetubuh (belum *Huwbaar*).⁸¹ Beberapa ahli hukum pidana juga menyebut *delict culpoos* yang tidak sesungguhnya ini sebagai suatu bentuk *propartus dolus propartus culpa*.

R. Soesilo di dalam bukunya menafsirkan karena salahnya (kealpaan) sebagai suatu bentuk kurang hati-hati, lalai lupa, amat kurang perhatian.⁸² Terkait tiga pasal lainnya yang hanya memberikan suatu rumusan patut menduga sebagai suatu bentuk kealpaan, dapat dikatakan bahwa unsur tersebut dapat mewakili suatu bentuk kealpaan karena seperti yang telah diungkapkan sebelumnya bahwa dalam suatu kealpaan unsur kehendak (*willens*) tidak ada sama sekali, sedangkan unsur mengetahui (*wettens*) mengambil andil besar terhadap suatu peristiwa atau tindak pidana kealpaan yang terjadi sehingga perkataan menduga merupakan suatu bentuk mengetahui tanpa adanya unsur kehendak. Di dalam bukunya Noyon-Langemeijer yang merujuk pada sejarah perundang-undangan ketentuan Pasal 240bis (Pasal 283 KUHP) yang sekarang sudah dihapuskan, dapat ditemukan istilah 'sepatutnya dapat menduga (*ernstige reden hebben om te vermoeden*)' digunakan dalam kitab undang-undang untuk menunjuk pada situasi dan kondisi ketika kesan pertama sudah memunculkan alasan yang kuat untuk menduga.⁸³

Berdasarkan hal tersebut, dapat dikatakan bahwa di dalam KUHP tidak terdapat suatu penjelasan mengenai pengertian atas kealpaan itu sendiri. Namun, berdasarkan beberapa rumusan pasal yang ada, seperti yang diungkapkan di atas dapat dikatakan bahwa suatu kealpaan sebagai suatu bentuk ketidakhati-hatian atau kelalaian atas suatu perbuatan yang menimbulkan suatu peristiwa pidana. Kekuranghati-hatian itu dapat berupa suatu perbuatan yang benar-benar nyata atau hanya sebatas suatu dugaan atas suatu hal merupakan suatu bentuk tindak pidana atau hasil dari tindak pidana yang dapat menghasilkan suatu perbuatan pidana. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa menurut KUHP

⁸¹ Moeljatno, *op. cit.*, hlm. 228.

⁸² R. Soesilo, *op. cit.*, hlm. 284.

⁸³ Jan Remmelink, *op. cit.*, hlm. 174.

kealpaan ini amat sangat tergantung pada keadaan batin si pelaku atas kesadarannya mengetahui suatu perbuatan dapat mengakibatkan suatu tindak pidana.

C. Menurut Doktrin

Apabila dipandang dari berbagai doktrin yang diungkapkan oleh para ahli hukum pidana, akan ditemukan berbagai pengertian dari kealpaan itu sendiri. Namun, terlepas dari keberagaman pendapat para ahli mengenai hal ini, perlu kiranya dipahami pengertian dari kealpaan itu sendiri yang diungkapkan oleh para ahli tersebut guna memperkaya khazanah atas pengertian dari kealpaan itu sendiri. Beberapa ahli mengungkapkan kealpaan sebagai berikut:

1. Prof. Satochid Kartanegara mengungkapkan bahwa yang dimaksud dengan *culpa*, yaitu kealpaan atau kelalaian adalah bentuk kesalahan yang lebih ringan,⁸⁴
2. Mr. R. Tresna menerjemahkan perkataan *culpa* sebagai suatu kesalahan. Menurutnya, di dalam hukum pidana, kesalahan itu mempunyai arti tersendiri dan merupakan suatu wujud tindak pidana yang sebaliknya dari tindak pidana yang dilakukan dengan sengaja. Menurutnya, perbuatan kesalahan ditunjukkan justru tidak dimaksudkan untuk mencapai hasil yang diakibatkan karena perbuatan itu. Beban pertanggungjawaban dari orang yang melakukan perbuatan kesalahan terletak pada tidaknya atau kurangnya memperhatikan atau memperdulikan apa yang akan/dapat terjadi sehingga kelalaian itu menimbulkan akibat yang sesungguhnya tidak dimaksudkan. Orang yang melakukan kesalahan justru tidak menggunakan kemampuannya sebagaimana mestinya untuk mencegah hasil yang tidak dimaksudkan. Oleh sebab itu, wujud dari kesalahan itu ialah ketidakcakapan berpikir sewajarnya; tidak adanya kewaspadaan atau kebijaksanaan.⁸⁵

⁸⁴ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 341.

⁸⁵ R. Tresna, *Azas-Azas Hukum Pidana disertai Pembahasan Beberapa Perbuatan Pidana yang Penting*, (Bandung: 1959), hlm. 65.

3. Jan Rimmelink di dalam bukunya mengatakan bahwa perihal masalah *culpa*, ia jelas merujuk pada kemampuan psikis seseorang dan karena itu dapat dikatakan bahwa *culpa* berarti tidak atau kurang menduga secara nyata (terlebih dahulu kemungkinan munculnya) akibat fatal dari tindakan orang tersebut—padahal itu mudah dilakukan dan karena itu seharusnya dilakukan. Menurut beliau, berbeda dengan *dolus* yang merujuk pada aktualitas, *culpa* berkaitan dengan suatu kemungkinan dan kewajiban, terutama kewajiban untuk bertindak cermat atau hati-hati (*zorgplicht*). Momen normatif yang hanya memainkan peran kecil dalam *dolus* justru merupakan unsur sangat penting dalam *culpa*.⁸⁶
4. Simons di dalam buku *Leerboek van het nederlanches strafrecht* yang diterjemahkan oleh Drs. P. A. F. Lamintang mengatakan bahwa bentuk *Schuld* yang kedua itu adalah *Schuld* dalam arti sempit atau yang disebut juga *culpa*.⁸⁷ Menurut Profesor Simons, *culpa* itu pada dasarnya mempunyai dua unsur, masing-masing “*het gemis aan voorzichtigheid*” dan “*het gemis van de voorzeinbaarheid van het gevolg*” atau masing-masing “tidak adanya kehati-hatian” dan “kurangnya perhatian terhadap akibat yang dapat timbul”.⁸⁸

Berdasarkan hal di atas, dapat disimpulkan bahwa *culpa* itu oleh ilmu pengetahuan dan yurisprudensi memang telah ditafsirkan sebagai “*een tekort aan voorzienigheid*” ataupun dalam doktrin juga sering disebut sebagai “*een manco aan coorziengheid*” atau “*een manco aan voorzichtigheid*” yang berarti suatu kekurangan untuk melihat jauh ke depan tentang kemungkinan timbulnya akibat-akibat atau suatu kekurangan akan sikap berhati-hati.⁸⁹

⁸⁶ Jan Rimmelink, *op. cit.*, hlm. 177.

⁸⁷ D. Simons, *op. cit.*, hlm. 272.

⁸⁸ P. A. F. Lamintang, *op. cit.*, hlm. 336.

⁸⁹ *Ibid.*, hlm. 337.

2.4.2 Unsur-unsur dari Kealpaan

Suatu tindak pidana tentunya memiliki unsur-unsur tersendiri yang mempermudah seorang penegak hukum untuk menggunakannya dalam suatu penegakan hukum (hukum formil). Unsur-unsur itu pun tentunya memiliki berbagai kriteria guna menentukan ukuran-ukuran baku atas penerapannya. *Culpa* sebagai salah satu bentuk kesalahan yang menentukan suatu bentuk pertanggungjawaban tindak pidana juga memiliki suatu unsur yang perlu dipahami, di mana unsur dari *culpa* itu sendiri juga memiliki suatu kriteria dalam hal penentuan keberlakuan unsur tersebut atas tindakan yang dilakukan oleh seseorang. Oleh sebab itu, dalam bagian ini akan dibahas secara lebih lanjut mengenai unsur kealpaan.

MvT di dalam penjelasannya mengenai kesalahan secara tidak langsung memberikan atau menjelaskan unsur-unsur dari kealpaan itu sendiri. Di dalam MvT diungkapkan bahwa kealpaan memiliki unsur:⁹⁰

1. Kekurangan pemikiran yang diperlukan (*gebrekken het nodige denken*);
2. Kekurangan pengetahuan/pengertian yang diperlukan (*gebrek aan de nodige kennis*); dan
3. Kekurangan dalam kebijaksanaan yang diperlukan.

Selain ketiga unsur yang diungkapkan oleh MvT di atas, terdapat beberapa unsur penting sebagaimana telah diungkapkan pada bagian sebelumnya. Beberapa ahli di dalam doktrinnya menyebutkan bahwa suatu kealpaan identik dengan dua unsur, yaitu unsur ketidakhati-hatian dan unsur adanya akibat pidana yang diduga dapat timbul atas tindakannya tersebut. Tentunya, bukanlah suatu hal yang mudah untuk menentukan apakah seseorang kurang berhati-hati dalam melakukan suatu perbuatan ataupun seseorang tidak mempertimbangkan suatu akibat yang mungkin akan terjadi apabila ia melakukan hal tersebut. Guna mempermudah hal tersebut maka di dalam bukunya Satochid Kartanegara mencoba memberikan suatu patokan untuk mempermudah menentukan unsur-unsur tersebut.

⁹⁰ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 343.

1. Menentukan unsur kurang hati-hati

Menurutnya, untuk menentukan hal ini, dapat digunakan ukuran-ukuran baku sebagai berikut:⁹¹

- a. Pertama-tama untuk menentukan apakah seseorang berbuat hati-hati maka dalam hal ini perlu dipergunakan kriteria yang ditentukan tadi, yaitu menentukan apakah tiap orang yang memiliki kemampuan seperti si pelaku berada dalam hal yang sama akan berbuat lain? Untuk dapat menentukan hal itu, harus dipergunakan suatu ukuran berupa pikiran dan kekuatan dari orang tersebut. Berdasarkan ukuran tadi, apabila orang yang berada pada keadaan yang sama dengan si pelaku akan berbuat lain maka si pelaku dapat digolongkan telah berbuat lalai atau *culpa*, begitu pun sebaliknya;
- b. Di samping itu, dapat juga dipergunakan ukuran lain, yaitu dalam hal ini diambil orang yang memiliki kemampuan melebihi dari si pelaku, lalu ditinjau, apakah ia berbuat lain atau tidak. Dalam hal ini, syaratnya lebih berat dan jika orang yang terpandai itu berbuat lain maka dikatakan bahwa si pelaku telah berbuat lalai atau alpa.

2. Menentukan unsur adanya akibat (pidana) yang diduga dapat timbul

Beliau di dalam bukunya mengatakan bahwa cara menentukan kriteria ini adalah dengan memberikan suatu pegangan (patokan), yaitu siapakah yang dapat menduga akan timbulnya suatu akibat dari masalah itu? Jika dikatakan si pelakunya yang dapat menduga atau membayangkan akibat atau masalah maka syarat itu belum cukup sebab si pelaku tidak hanya sebatas membayangkan timbulnya suatu akibat atau masalah, ia sudah seharusnya dapat membayangkan secara pasti timbulnya akibat itu.⁹² Di dalam hal ini, juga dapat dipakai ukuran, seperti yang dipergunakan untuk menentukan adanya kehati-hatian, yaitu apakah lain-lain orang yang berkemampuan sama dengan si pelaku dapat membayangkan timbulnya suatu akibat atau masalah dari suatu

⁹¹ *Ibid.*, hlm. 344.

⁹² *Ibid.*, hlm. 346.

perbuatan atau tidak, apabila ternyata orang tersebut tidak dapat memikirkan hal yang dipikirkan pelaku maka atas tindakannya tersebut, pelaku dapat pula dikatakan telah melakukan suatu kealpaan.⁹³

Berdasarkan dua kriteria yang diberikan oleh Satochid tersebut, dapat dikatakan untuk menentukan suatu perbuatan apakah dapat digolongkan sebagai suatu bentuk kealpaan, perlu dilihat pandangan orang lain (masyarakat pada umumnya) terhadap tindakan yang dilakukan oleh si pelaku. Walaupun sama-sama berpatokan dengan cara yang sama dalam menentukan adanya kealpaan atas suatu perbuatan, tetapi terdapat suatu perbedaan di antara keduanya, yaitu dalam menentukan unsur kehati-hatian penekanan lebih ditekankan pada adanya sesuatu yang berbeda dari yang dilakukan oleh si pelaku, sedangkan pada penentuan unsur adanya akibat lebih ditekankan pada tidak adanya pemikiran atas akibat dari tindakan pelaku seperti pelaku memikirkan hal tersebut.

Guna mempermudah pemahaman akan hal ini maka dapat melihat contoh kasus yang diberikan di dalam penjelasan mengenai *dolus eventualis*. Apabila suatu perbuatan sebagaimana diterangkan dalam contoh tersebut tergolong dalam kealpaan maka untuk menentukan unsur kurang hati-hati pihak yang berwenang, dalam hal ini penyidik (polisi) dapat mempertanyakan kepada seorang guru kursus mengemudi mobil, apakah bila ia dalam posisi yang sama dengan pelaku akan melakukan upaya lain atau sama dengan pelaku. Apabila jawaban si guru kursus mengemudi mobil tersebut tidak sama, misalnya, ia lebih memilih untuk naik ojek maka si pelaku tergolong melakukan tindak pidana kealpaan, sedangkan untuk menentukan unsur adanya akibat maka polisi dapat mempertanyakan kepada guru mengemudi tadi apabila ia dalam keadaan yang sama dengan pelaku apakah ia akan membayangkan akibat yang sama dengan pelaku, yaitu berupa kecelakaan atau tidak, apabila jawabannya tidak, sudah dapat dipastikan si pelaku telah melakukan suatu kealpaan.

⁹³ *Ibid.*, hlm. 346.

Apabila diterapkan, seperti halnya contoh di atas, menurut penulis, penentuan kriteria unsur ini merupakan suatu hal yang bersifat berjenjang dan tidak bersifat kumulatif, tetapi bersifat alternatif, di mana dalam menerapkan patokan tersebut ada baiknya pihak penegak hukum menerapkan kriteria yang kedua terlebih dahulu untuk kemudian menerapkan kriteria yang pertama. Hal ini karena pandangan beberapa orang terhadap kriteria timbulnya suatu akibat cenderung lebih sempit dibanding kriteria yang pertama, misalnya, seseorang yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi pasti rawan bertabrakan atau seseorang yang membuang puntung rokok yang menyala ke dalam hutan pasti rawan menimbulkan kebakaran. Selain itu, secara tidak langsung paradigma mengenai hal-hal negatif dari sebagian masyarakat umum cenderung sama sebagaimana contoh di atas. Terkait masalah kehati-hatian tersebut, pandangan macam-macam orang cenderung berbeda-beda sehingga kriteria ini dirasa lebih mudah dalam upaya menjerat seseorang dengan suatu ancaman kealpaan.

Penentuan mengenai unsur-unsur di dalam kealpaan ini juga erat kaitannya dengan suatu upaya penentuan bentuk-bentuk kealpaan itu sendiri. Dengan adanya suatu bentuk kriteria sebagaimana diungkapkan di atas, diharapkan aparat penegak hukum dapat lebih mudah menentukan apakah kealpaan yang dilakukan oleh si pelaku merupakan suatu bentuk kealpaan yang disadari atau tidak. Apabila penentuan bentuk kealpaan tersebut telah diketahui maka lebih lanjut lagi para aparat penegak hukum pun dapat menentukan tingkatan dari kealpaan yang dilakukan oleh si pelaku tersebut. Selain dapat digunakan dalam menentukan bentuk dan tingkatan kealpaan, penggunaan kriteria ini juga dapat digunakan untuk menentukan dasar pertanggungjawaban pidana dalam suatu delik kealpaan, di mana dalam hal ini pihak aparat penegak hukum dapat saja menimbang-nimbang pembebanan pertanggungjawaban tersebut, untuk kemudian dikaitkan dengan sebab musabab terjadinya tindak pidana tersebut. Hal ini tentunya akan sangat berguna di dalam perkara lalu

lintas, di mana di dalam perkara lalu lintas terdapat berbagai variabel yang memungkinkan terjadinya suatu tindak pidana di bidang lalu lintas.

2.4.3 Tingkatan Kealpaan

Suatu delik kealpaan mengenal adanya suatu bentuk tingkatan atau gradasi di dalamnya, di mana penentuan tingkatan ini juga akan berpengaruh pada pertimbangan hakim dalam mempertimbangkan hukuman bagi para pelaku tindak pidana kealpaan. Terdapat dua bentuk kealpaan berdasarkan tingkatannya, di mana penggolongan ini digolongkan berdasarkan berat ringannya akibat yang ditimbulkan dari suatu kealpaan. Adapun pembagian bentuk kealpaan ditinjau dari tingkatannya, yaitu:

1. Kealpaan ringan (*Culpa Levis*)

Kealpaan ringan merupakan suatu bentuk kealpaan yang paling ringan dan bergradasi paling rendah. Beberapa ahli pidana menganggap bahwa suatu kealpaan ringan tidaklah dapat dipidana sama sekali. Hal ini seperti diungkapkan oleh Simons. Beliau berpendapat bahwa hanya kekuranghati-hatian, kekurangan perhatian atau kealpaan yang bersifat menyolok (kealpaan berat) sajalah yang dapat membuat seseorang harus bertanggung jawab karena kesalahannya atau karena *Schuld*-nya (kealpaan).⁹⁴ Selain Simons, tokoh lain yang juga menyatakan bahwa kealpaan ringan tidaklah dijatuhi pidana adalah Jan Remmelink. Jan Remmelink berpegangan pada MvA, di mana menurutnya, syarat untuk penjatuhan pidana adalah sekedar kecerobohan yang cukup serius, ketidakhati-hatian yang cukup besar, dan bukan *culpa levis* (kelalaian ringan), melainkan *culpa lata* (kelalaian yang kentara/berat).⁹⁵ Namun, Tresna di dalam bukunya berpendapat bahwa dalam hal pelanggaran, untuk

⁹⁴ D. Simons, *op. cit.*, hlm. 277

⁹⁵ Jan Remmelink, *op. cit.*, hlm. 179.

dapat menjatuhkan hukuman pada terdakwa, diperlukan adanya suatu ukuran kesalahan yang enteng atau ringan, yaitu yang disebut *culpa levissima*.⁹⁶

2. Kealpaan berat (*Culpa Lata*)

Apabila dilihat berdasarkan pengertian di atas, kealpaan berat merupakan suatu bentuk kealpaan yang dapat diancam dengan suatu pidana. Hal ini karena kealpaan jenis ini memenuhi unsur-unsur dari kealpaan sebagaimana telah diungkapkan sebelumnya.

2.4.4 Bentuk-bentuk Kealpaan

Tidak ubahnya seperti kesengajaan, kealpaan juga memiliki beberapa bentuk yang berbeda. Pada kealpaan ini, bentuk-bentuk tersebut dibagi ke dalam dua bentuk berbeda. Pembagian bentuk dari kealpaan itu sendiri didasarkan pada kesadaran pelaku atas suatu tindakan dan akibat yang terjadi atas tindakannya tersebut. Terkait hal ini terdapat dua bentuk kealpaan, yaitu:

1. Kealpaan yang disadari (*Bewuste Schuld/culpoos*)

Dalam bentuk ini, hubungan kesadaran antara pelaku dengan akibat yang seharusnya dapat dihindari dapat dibuktikan. Pelaku sudah memperhitungkan kemungkinan munculnya akibat dari tindakannya. Namun, ia percaya bahwa ia masih dapat menghindari atau mencegahnya. Sepanjang tidak dapat dibuktikan bahwa di antara kedua hal tersebut terdapat suatu relasi palsu, yaitu berupa adanya maksud dari tujuan tersebut dalam pikiran pelaku (dalam hal ini ada *dolus*, sering kali *dolus eventualis*) maka dalam hal demikian *culpa* dapat dikatakan ada.⁹⁷ Bentuk kealpaan ini merupakan suatu bentuk kealpaan yang sangat berkaitan erat dengan bentuk kesengajaan, di mana untuk membedakan bentuk kealpaan ini dengan kesengajaan maka perlu diperhatikan penjelasan mengenai *dolus eventualis* sebagaimana telah diungkapkan sebelumnya.

⁹⁶ R. Tresna, *op. cit.*, hlm. 69—70.

⁹⁷ Jan Remmelink, *op. cit.*, hlm. 180.

2. Kealpaan yang tidak disadari (*Unbewuste Schuld/culpoos*)

Culpa yang tidak disadari merupakan suatu bentuk kealpaan, di mana pelaku sama sekali tidak membayangkan kemungkinan timbulnya akibat dari perbuatannya. Ia seharusnya dapat membayangkan hal itu sehingga bisa mencegah akibat dari tindakannya itu.⁹⁸ Dalam hal ini, kita juga dapat bicara tentang kesadaran psikis potensial berkenaan dengan akibat yang seharusnya dapat dihindari atau dicegah. Menurut Jan Rummelink, tingkat ketercelaan *culpa* yang dilakukan tanpa disadari selayaknya lebih tinggi dibandingkan dengan kealpaan yang dilakukan dengan kesadaran karena setidaknya dalam hal yang terakhir tadi si pelaku masih memikirkan akibat dari perbuatannya sekalipun ia memandangnya secara kurang serius.⁹⁹ Dalam hal ini, juga dikatakan bahwa terdapat keadaan tidak memperhitungkan atau acuh tak acuh terhadap kepentingan hukum (*Rechtsbelangen*) orang lain.

Pembahasan mengenai kealpaan tanpa disadari ini erat kaitannya dengan suatu bentuk tanpa perhitungan atau sembrono (*roekeloosheid/recklessness*). Seseorang dapat dinyatakan telah berbuat sembrono apabila orang tersebut bertindak tanpa perhitungan, misalnya, sewaktu berlalu lintas ketika orang tersebut atas dasar alasan-alasan yang sangat egoistis tidak memperdulikan kewajibannya. Sembrono dapat pula diartikan sebagai suatu sikap ketidakacuhan atau tidak terlebih dahulu mempertimbangkan kemungkinan buruk yang mungkin terjadi, demikian disebutkan oleh *bundesgerichtshof*, Jerman.¹⁰⁰ Kamus Besar Bahasa Belanda (*van dale*), sebagaimana dikutip oleh Jan Rummelink, berbicara tentang *zeer ombezonnen en zeer onberaden gedrag* (perilaku yang sangat tidak masuk akal dan sangat sembrono). Menurut Jan Rummelink, kesembronoan merupakan suatu bentuk *culpa* pada tingkat tertinggi (*first degree culpa*), dan menurut beliau, ketika kita berbicara tentang sembrono yang luar biasa kita akan

⁹⁸ *Ibid.*, hlm. 181.

⁹⁹ *Ibid.*, hlm. 181.

¹⁰⁰ *Ibid.*, hlm. 179—180.

bersinggungan dengan *dolus eventualis*.¹⁰¹ Hal ini dirasa cukup menarik karena apabila dilihat pengertian dan pembahasan mengenai kesembronoan ini terlihat bentuk kealpaan tanpa kesadaran sangat dominan. Penjelasan mengenai kesembronoan ini tentunya memperkuat anggapan bahwa kealpaan tanpa kesadaran merupakan suatu bentuk kealpaan yang lebih berat. Van Bemmelen juga berpendapat hal yang sama dengan Jan Rimmelink di dalam bukunya, ia menyebutkan bahwa jika pelaku suatu perbuatan yang jelas karena gegabah dan kurang berhati-hati belakangan menerangkan bahwa ia sama sekali tidak menyadari kegegabahan dan kekuranghati-hatiannya, hakim dapat mengatakan: “Hai terdakwa, inilah yang lebih celaka lagi. Rupanya engkau sampai sekarang belum mengerti bahwa tuan sangat gegabah dan sangat kurang berhati-hati”.¹⁰²

2.4.5 Pertanggungjawaban dalam Tindak Pidana Kealpaan

Setelah memahami suatu tindak pidana kealpaan secara menyeluruh maka satu hal penting lainnya yang tidak dapat dipisahkan dengan suatu bentuk tindak pidana adalah pertanggungjawaban atas perbuatan tersebut. Hal ini tentunya sangat penting mengingat sifat hukum pidana yang bersifat memaksa dan tak jarang merenggut hak yang dimiliki oleh seseorang sehingga dalam hal menentukan pertanggungjawaban atas suatu perbuatan pidana harus benar-benar dilakukan secara hati-hati agar tiada orang yang dimintakan pertanggungjawaban tanpa adanya suatu kesalahan yang dia lakukan.

Memahami pertanggungjawaban dalam suatu tindak pidana kealpaan tentunya tidaklah jauh berbeda dengan pemahaman terhadap pertanggungjawaban dalam tindak pidana umumnya. Tindak pidana ini pun mensyaratkan beberapa kriteria berupa unsur-unsur yang patut dipenuhi agar seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban atas kealpaan yang telah ia perbuat. Sebagaimana telah diungkapkan sebelumnya (pada sub subbab 2.2.3) kriteria unsur dari kealpaan

¹⁰¹ Jan Rimmelink, *op. cit.*, hlm. 179—180.

¹⁰² Van Bemmelem, *Hukum Pidana 1 Hukum Pidana Material Bagian Umum*, (Bandung: Bina Cipta, 1987), hlm. 131.

tersebut telah diungkapkan dan dijelaskan bagaimana cara merumuskan dan menentukan unsur-unsur tersebut. Namun, terlepas dari unsur-unsur kealpaan itu sendiri suatu tindak pidana kealpaan tentunya tidak dapat dilepaskan dari suatu syarat mengenai pertanggungjawaban secara umum. Prof. Moeljatno di dalam bukunya mengungkapkan beberapa syarat pertanggungjawaban pidana yang harus dipenuhi seorang pelaku tindak pidana. Menurut syarat-syarat tersebut tidaklah terlepas dari adanya suatu kesalahan sehingga menurut beliau untuk adanya kesalahan, terdakwa harus:¹⁰³

1. Melakukan suatu perbuatan pidana (sifat melawan hukum)
2. Di atas umur tertentu mampu bertanggung jawab
3. Mempunyai suatu bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan
4. Tidak adanya alasan pemaaf

Ad.1 Memahami suatu peristiwa pidana tentunya tidak dapat dipisahkan dengan suatu kesalahan atas suatu perbuatan yang dilakukan oleh seorang pelaku. Hal ini karena di dalam hukum pidana dikenal suatu asas mengenai tidak dipidananya jika tidak ada kesalahan (*geen straf zonder schuld; actus non facti reum nisi mens sist rea*) sehingga dapat dikatakan bahwa suatu tindak pidana terjadi karena adanya suatu kesalahan (yang dinilai secara umum) yang diperbuat oleh seseorang. Menurut Prof. Moeljatno, hubungan antara perbuatan pidana dan kesalahan dinyatakan dengan hubungan antara sifat melawan hukumnya perbuatan (*wederrechtelijkheid* dan kesalahan/*schuld*). Dikatakan bahwa *schuld* tidak dapat dimengerti tanpa adanya *wederrechtelijkheid*, tetapi sebaliknya *wederrechtelijkheid* mungkin ada tanpa adanya kesalahan. Bagi beliau, ucapan tersebut berarti orang tidak mungkin dipertanggungjawabkan (dijatuhi pidana) kalau dia tidak melakukan perbuatan pidana. Tetapi meskipun melakukan perbuatan pidana, tidak selalu dapat dipidana.¹⁰⁴

¹⁰³ Moeljatno, *op. cit.*, hlm. 177.

¹⁰⁴ *Ibid.*, hlm. 167.

Ad.2 Hukum pidana mengenal adanya suatu batasan umur mengenai suatu bentuk pertanggungjawaban pidana. Hal ini karena dalam hukum pidana, seorang anak yang belum cukup umur dianggap belum mempunyai keinsyafan tentang makna perbuatannya sehingga dia belum layak dimintakan suatu bentuk pertanggungjawaban atas perbuatan pidana yang telah ia lakukan. Dalam menilai suatu tingkatan kedewasaan ini, Vans Hamel memberikan suatu ukuran dari kedewasaan itu sendiri, yaitu:¹⁰⁵

- a. Kemampuan untuk mengerti dan memahami maksud dari tindakan yang dilakukannya;
- b. Menyadari bahwa tindakan yang dilakukannya dapat atau tidak dapat dibenarkan oleh masyarakat; dan
- c. Mampu menentukan kehendaknya sendiri dan melakukan apa yang diinginkannya dengan kesadaran.

Selain anak-anak, kemampuan bertanggung jawab juga dapat dikesampingkan pada beberapa orang sebagaimana diungkapkan di dalam Pasal 44 KUHP. Orang-orang sebagaimana diungkapkan di dalam pasal tersebut sangat erat kaitannya dengan keadaan batin dari orang-orang tersebut. ini adalah dasar yang penting untuk adanya kesalahan sebab sebagaimana pun keadaan jiwa terdakwa harus sedemikian rupa hingga dapat dikatakan sehat/normal. Hanya terhadap orang-orang yang keadaan jiwanya normal sajalah dapat diharapkan suatu pengaturan atas tingkah lakunya sesuai dengan pola yang telah dianggap baik dalam masyarakat. Sebab kalau keadaan jiwanya normal, tentu fungsinya pun normal pula. Sebaliknya, kalau keadaan jiwanya tidak normal, fungsinya juga tidak baik sehingga ukuran-ukuran yang berlaku dalam masyarakat tidak sesuai baginya. Bagi mereka tidak ada guna diadakan pertanggungjawaban pidana.¹⁰⁶

Ad.3 Selain kedua syarat di atas, syarat yang ketiga adalah berupa adanya suatu bentuk kesalahan atas perbuatan yang telah dilakukan pelaku. Bentuk dari

¹⁰⁵ Eva Achjani Zulfa, *Gugurnya Hak Menuntut Dasar Penghapus, Peringan, dan Pemberat Pidana*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2010), hlm. 56—57.

¹⁰⁶ Moeljatno, *op. cit.*, hlm. 172—173.

kesalahan tersebut dapat berupa kesengajaan maupun kealpaan sebagaimana telah diungkapkan pada subbab sebelumnya. Jadi, untuk adanya kesalahan, hubungan batin antara keadaan batin dengan perbuatannya (atau dengan suatu keadaan yang menyertai perbuatannya) yang menimbulkan celan tadi harus berupa kesengajaan atau kealpaan. Dikatakan bahwa kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*) adalah bentuk kesalahan (*schuldvormen*). Di luar dari dua bentuk ini, KUHP Indonesia (dan juga kiranya lain-lain negara) tidak mengenal kesalahan lain.¹⁰⁷

Ad.4 Syarat yang terakhir ini mensyaratkan pengecualian dari syarat yang ke-2, di mana di dalam syarat ini meskipun keadaan batinnya seseorang sehat hingga dia mampu bertanggung jawab dan ketika melakukan perbuatan pidana menginsyafi benar tingkah lakunya serta hal ikhwal yang disyaratkan menurut rumusan delik, ataupun mempunyai kealpaan terhadap suatu keadaan, namun ada kalanya dia dianggap tidak mempunyai kesalahan pula. Hal ini bukan disebabkan karena keadaan organ batinnya (alat-alat batinnya) tidak normal, tetapi karena ada tekanan dari luar maka fungsi batinnya lalu menjadi tidak normal. Dengan demikian, apa yang dilakukan itu meskipun merugikan masyarakat, dia tidak dapat dicela sebab perbuatan bukan timbul dari batin yang buruk (mendapat uang suap misalnya) tetapi karena terpaksa, karena tidak dapat berbuat lain. Tekanan dari luar yang dianggap mempengaruhi fungsi batin orang sedemikian rupa hingga dia terpaksa melakukan perbuatan, dinamakan alasan pemaaf (*verontschuldigungsgrond* = tidak bisa berbuat lain).¹⁰⁸

Berdasarkan hal di atas, dapat disimpulkan suatu bentuk pertanggungjawaban dalam delik kealpaan tentunya tidak dapat dipisahkan dari dua hal, yaitu terpenuhinya unsur-unsur di dalam delik kealpaan, serta dipenuhinya syarat-syarat pertanggungjawaban pidana yang telah ada. Pemenuhan atas tiap-tiap hal tersebut maka akan menimbulkan suatu bentuk

¹⁰⁷ *Ibid.*, hlm. 174.

¹⁰⁸ *Ibid.*, hlm. 176—177.

pembebanan pertanggungjawaban pada pelaku yang telah melakukan suatu delik kealpaan.

Setelah memahami secara pasti mengenai konsep dari kealpaan itu sendiri beserta kesalahan dan kesengajaan maka suatu hal yang penting untuk memahami pengaturan akan hal tersebut di dalam peraturan mengenai lalu lintas. Pengaturan mengenai kealpaan di bidang lalu lintas tentu erat kaitannya dengan suatu kecelakaan lalu lintas. Pada bab selanjutnya akan dibahas secara lebih mendalam mengenai konsep dari kecelakaan lalu lintas serta dilengkapi dengan pengaturan hal tersebut, baik di dalam KUHP maupun di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2.4.6 Kausalitas dan Suatu Tindak Pidana Kealpaan

Sebelum membahas lebih lanjut mengenai kausalitas dengan tindak pidana kealpaan, terlebih dahulu perlu diketahui pengertian dari kausalitas itu sendiri. Banyak ahli mengungkapkan bahwa suatu tindak pidana tidaklah lahir dengan sendirinya, tetapi karena adanya penyebab dari suatu hal. Hal ini berarti bahwa suatu peristiwa atau tindakan dapat menimbulkan suatu atau beberapa peristiwa lainnya.¹⁰⁹ Kausalitas itu sendiri berasal dari kata *cause* yang berarti suatu sebab (*oorzaak*).¹¹⁰ Hal ini berarti bahwa yang dimaksud dengan kausalitas adalah suatu alasan yang menyebabkan ada atau terjadinya suatu tindak pidana. Dengan adanya kausalitas tersebut, dapat ditarik suatu korelasi antara suatu akibat dengan penyebabnya. Hal ini pun akan memberikan gambaran kepada aparat penegak hukum apakah akibat yang terjadi tersebut disebabkan oleh suatu penyebab yang dilarang oleh undang-undang sehingga dapat dikatakan dengan adanya kausalitas ini, aparat penegak hukum dapat menentukan apakah suatu akibat disebabkan oleh suatu tindak pidana atau bukan.

Membahas suatu teori mengenai tindak pidana kealpaan tentunya tidak dapat dilepaskan dari suatu teori mengenai kausalitas dalam hukum pidana. Hal

¹⁰⁹ E. Utrecht, *op. cit.*, hlm. 381.

¹¹⁰ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 213.

ini karena suatu tindak pidana kealpaan (khususnya Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP serta Pasal 310 dan 311 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009) merupakan suatu jenis tindak pidana materil. Tindak pidana materil itu sendiri merupakan suatu bentuk tindak pidana yang baru dianggap selesai dengan adanya atau terjadinya suatu akibat yang dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang. Suatu tindak pidana materil mensyaratkan adanya suatu akibat atas sesuatu tindakan yang dilarang oleh undang-undang.¹¹¹

Kausalitas menjadi hal penting bagi suatu tindak pidana materil karena seperti definisi dari tindak pidana materil, penegakan pada suatu hal yang dilarang dalam suatu tindak pidana materil terletak pada adanya suatu akibat atas suatu perbuatan yang ada. Tidak jarang suatu akibat atas suatu perbuatan ditimbulkan oleh beberapa tindakan sebelum adanya suatu akibat tersebut dan tidak jarang pula tindakan tersebut bukanlah merupakan suatu tindak pidana sebagaimana telah diatur di dalam undang-undang. Berdasarkan hal tersebut, terlihat peran kausalitas dalam suatu tindak pidana materil, di mana kausalitas berhubungan erat dengan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan terhadap timbulnya suatu akibat (*strafrechtelijke aan sakelijkheid*).¹¹² Hal ini berarti bahwa suatu kausalitas dalam suatu tindak pidana materil berperan dalam hal menentukan apakah penyebab atas akibat yang terjadi adalah suatu tindak pidana serta bagaimana pertanggungjawaban atas hal tersebut. Selain itu, dapat dikatakan pula bahwa dapat dipidananya suatu tingkah laku tergantung pada timbulnya suatu akibat dari tindakan tersebut.¹¹³

Setelah memahami penjelasan di atas, bukan berarti bahwa suatu teori kausalitas tidak dapat digunakan dalam tindak pidana formil. Suatu tindak pidana formil menekankan bahwa suatu tindak pidana telah dianggap selesai (*Voltooid*) dengan dilakukannya suatu perbuatan yang dilarang dan diancam dengan

¹¹¹ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 213—214.

¹¹² *Ibid.*, hlm. 217.

¹¹³ J.M. Van Bemmelen, *op. cit.*, hlm. 153.

hukuman oleh undang-undang,¹¹⁴ hal ini berarti bahwa penekanan pada tindak pidana formil terletak pada suatu perbuatan yang dilakukan oleh si pelaku. Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwa apabila ajaran kausalitas dikaitkan dengan suatu tindak pidana formil maka manfaat atas ajaran ini bagi tindak pidana formil tidak terlihat secara jelas dan tegas dibanding dengan tindak pidana materil.¹¹⁵ Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa kausalitas juga berperan pada tindak pidana formil walaupun peran dari kausalitas pada tindak pidana formil sangatlah kecil.

Memahami suatu teori mengenai kausalitas, tentunya tidak dapat dari beberapa pandangan ahli hukum pidana mengenai teori ini. Beberapa ahli di dalam hukum pidana mengemukakan beberapa teori terkait teori ini. Teori-teori tersebut terkait dengan penentuan penyebab dari akibat yang telah terjadi karena seperti yang telah diketahui, suatu akibat terkadang terjadi karena adanya beberapa penyebab. Apabila dalam hal yang terakhir ini terjadi dalam suatu tindak pidana maka tentunya akan sulit menentukan hal apa yang menjadi penyebab terjadinya suatu tindak pidana. Oleh sebab itu, para ahli dalam hukum pidana mengemukakan beberapa teori mengenai hal ini. Adapaun beberapa teori yang diungkapkan adalah:

1. Teori *Conditio sine Qua Non*

Teori ini pertama kali dikemukakan oleh Von Buri dan dikenal dengan nama *conditio von quanon* yang berarti syarat mutlak.¹¹⁶ Satochid Kartanegara mengemukakan bahwa teori ini mensyaratkan dua hal yang menyebabkan adanya suatu akibat, yaitu:¹¹⁷

- a. Tiap perbuatan atau masalah yang merupakan syarat dari suatu akibat yang terjadi, harus dianggap sebagai sebab dari akibat tersebut; dan

¹¹⁴ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 213.

¹¹⁵ *Ibid.*, hlm. 216.

¹¹⁶ *Ibid.*, hlm. 220.

¹¹⁷ *Ibid.*, hlm. 220—221.

- b. Suatu akibat tidak akan terjadi apabila perbuatan atau masalah itu ditiadakan.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa menurut teori ini, suatu akibat atas suatu perbuatan terjadi karena semua perbuatan yang ada sebelum akibat tersebut terjadi. Hal ini berarti bahwa menurut teori ini, semua penyebab sebelum akibat tersebut terjadi merupakan suatu sebab atas suatu akibat yang ada. Hal ini berarti bahwa menurut teori ini tidak terdapat pembatasan secara pasti mengenai apa penyebab suatu akibat terjadi sehingga seseorang dapat menarik kesimpulan sejauh mungkin, apa penyebab dari akibat tersebut (*regressus ad infinitum* atau merunut kebelakangan tiada henti).¹¹⁸ Teori ini juga dikenal sebagai teori ekuivalen (*equivalentie*).¹¹⁹ Pada perkembangannya, teori ini lama kelamaan ditinggalkan karena tidak adanya kejelasan mengenai batasan penarikan penyebab atas suatu akibat hingga pada akhirnya para ahli hukum pidana mencoba memberikan batasan atas teori ini sehingga bermunculan beberapa teori kasusalitas lainnya.

2. Teori Adequate

Von Kries merupakan orang yang mengungkapkan kembali teori ini setelah sebelumnya diungkapkan oleh seorang ahli hukum Jerman bernama Von Bar.¹²⁰ Teori ini bersumber pada *Generaliseerde Theorie*, yaitu suatu ajaran yang menentukan sebab dari suatu akibat yang timbul berdasarkan pandangan umum, yang berarti bahwa ukuran itu ditentukan secara *in abstracto*.¹²¹ Von Kries mengajarkan perbuatan yang harus dianggap sebagai sebab dari suatu akibat yang timbul adalah perbuatan yang seimbang dengan akibat.¹²²

Lebih lanjut dapat dikatakan bahwa menurut teori ini suatu penyebab dari suatu akibat adalah karena adanya suatu perbuatan yang seimbang dengan akibat

¹¹⁸ Jan Remmelink, *op. cit.*, hlm. 127.

¹¹⁹ *Ibid.*, hlm. 127.

¹²⁰ *Ibid.*, hlm. 130.

¹²¹ Satochid Kartanegara, *op. cit.*, hlm. 225.

¹²² Sebagaimana dikutip oleh Satochid Kartanegara di dalam bukunya, *Ibid.*, hlm. 227.

itu dan perbuatan tersebut menurut perhitungan yang layak dapat menimbulkan akibat tersebut. Selain itu, menurut teori ini, si pembuat mengetahui atau setidaknya harus mengetahui bahwa perbuatannya tersebut dapat menimbulkan suatu akibat yang dilarang dan diancam oleh hukum dan oleh undang-undang.¹²³

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa menurut teori adekuat, suatu akibat terjadi karena adanya suatu penyebab yang berimbang dengan akibat yang terjadi dan menurut pandangan umum penyebab yang berimbang tersebut memungkinkan menyebabkan terjadinya akibat tersebut. Selain itu, si pelaku perlu menyadari bahwa apa yang diperbuatnya tersebut memungkinkan terjadinya suatu akibat yang dilarang oleh undang-undang.

3. Teori *Individualiserende*

Menurut teori ini, untuk mencari suatu penyebab atas suatu akibat, dilakukan dengan cara mencari suatu keadaan yang nyata (*In concreto*). Hal itu diwujudkan dengan cara memilih satu perbuatan yang dianggap sebagai suatu penyebab dari akibat yang ada.¹²⁴ Brickmayer mengungkapkan teori ini sebagai *meits wirkzame bedingung*. Menurut teori ini, yang harus dianggap sebagai penyebab dari suatu akibat adalah suatu faktor yang paling utama (*de meest werkzame factor*), yaitu merupakan suatu perbuatan yang memiliki andil paling besar terhadap timbulnya suatu akibat.¹²⁵ Lebih lanjut Jan Rammelink di dalam bukunya mengemukakan bahwa teori ini erat kaitannya dengan suatu ajaran *causa proxima*, yaitu suatu sebab adalah suatu syarat yang paling dekat dan tidak dapat dilepaskan dari akibat.¹²⁶ Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa menurut teori ini yang menjadi penyebab suatu tindak pidana adalah suatu penyebab yang paling berpengaruh dengan akibat (tindak pidana) yang terjadi.

¹²³ *Ibid.*, hlm. 228.

¹²⁴ *Ibid.*, hlm. 225.

¹²⁵ *Ibid.*, hlm. 226.

¹²⁶ Jan Rammelink, *op. cit.*, hlm. 128.

4. Teori Relevansi

Menurut teori ini, guna menentukan suatu tindak pidana digunakan suatu landasan atau dasar-dasar yang meniadakan pidana menurut undang-undang. Teori ini disebut sebagai suatu teori relevansi karena teori mendasarkan suatu penyebab tindak pidana pada suatu alasan yang relevan dengan aturan yang ada di dalam undang-undang.¹²⁷ Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa suatu penyebab tindak pidana hanya sebatas pada limitasi yang dilakukan oleh undang-undang, baik berupa unsur atas suatu pasal maupun atas suatu alasan yang mengenyampingkan tindak pidana.

Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa suatu tindak pidana, baik materil maupun formil, memerlukan suatu teori kausalitas dalam menentukan bahwa suatu peristiwa merupakan suatu tindak pidana atau bukan, khususnya tindak pidana materil. Suatu tindak pidana kealpaan, khususnya sebagaimana diatur dalam Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP dan Pasal 310 dan Pasal 311 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, merupakan suatu tindak pidana materil yang pada dasarnya membutuhkan suatu teori kausalitas. Apabila ditarik suatu kesimpulan di antara kausalitas dengan suatu tindak pidana kealpaan, dapat disimpulkan bahwa kausalitas sangat penting guna menentukan apakah suatu kealpaan yang terjadi merupakan suatu tindak pidana atau bukan. Lebih jauh lagi dengan adanya kausalitas dalam suatu delik kealpaan, dapat pula ditentukan siapa yang patut bertanggung jawab atas terjadinya hal tersebut.

Kecelakaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh banyak faktor penyebab tentunya menjadi salah satu hal yang berkaitan dengan suatu teori kesalahan, khususnya dengan teori mengenai kealpaan. Banyaknya variabel penyebab kecelakaan tersebut membuat aparat penegak hukum untuk lebih berhati-hati dalam menentukan seorang pelaku atas tindak pidana kecelakaan tersebut. Pada bab selanjutnya, akan dibahas secara mendalam mengenai variabel dalam suatu

¹²⁷ *Ibid.*, hlm. 129.

kecelakaan lalu lintas dan pengaturan mengenai hal itu, baik di dalam KUHP maupun di dalam UU No. 22 Tahun 2009.



BAB 3

TINDAK PIDANA KEALPAAN DALAM PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS

3.1 Pengantar

Manusia sebagai makhluk hidup yang paling sempurna tentunya selalu berpindah-pindah dari satu tempat ke tempat lainnya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, baik kebutuhan ekonomi, sosial, maupun budaya. Dalam memenuhi hasrat akan kebutuhannya, manusia terus berupaya untuk mempermudah proses tersebut. Hal ini tentunya bertujuan agar proses perpindahan tersebut menjadi semakin mudah dan tentunya semakin cepat. Seperti diketahui pada awalnya, manusia hanya berjalan kaki untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya hingga akhirnya manusia berpikir bahwa perpindahan dengan cara berjalan kaki membutuhkan tenaga yang besar dan waktu yang cukup lama. Guna mempercepat waktu tempuh dan meminimalisasi tenaga yang dikeluarkan, manusia mulai menggunakan binatang sebagai kendaraan untuk berpindah, mulai dari kuda, keledai, unta, sampai hewan besar lainnya yang dapat ditunggangi. Seiring dengan perkembangan kecerdasan manusia, manusia mulai berpikir untuk menciptakan sebuah bentuk transportasi dengan metode yang lebih canggih dan semakin cepat hingga pada akhirnya manusia menemukan teknologi mesin uap yang mengubah segalanya. Dengan ditemukannya mesin uap, manusia mulai membuat kendaraan yang lebih cepat dan efisien, mulai dari sepeda motor, mobil, kapal, kereta api, hingga pesawat terbang.

Perkembangan proses mobilisasi manusia tersebut tentunya juga dibarengi dengan timbulnya permasalahan baru. Salah satu permasalahan yang kerap muncul, yaitu terjadinya suatu kecelakaan. Kecelakaan merupakan suatu hal yang menyangkut orang banyak. Oleh karena itu, para penguasa berupaya untuk membuat suatu aturan yang terkait dengan proses lalu lintas guna meminimalisasi kecelakaan tersebut. Hukum pidana sebagai salah satu produk penguasa turut serta dalam mengatur lalu lintas ini karena kecelakaan lalu lintas kerap kali menimbulkan korban, baik korban luka maupun korban jiwa. Berdasarkan hal tersebut, pada bab ini akan dibahas secara

lebih mendalam mengenai peraturan lalu lintas yang mengandung sanksi pidana yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas.

3.2 Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Memahami suatu permasalahan tentunya tidak dapat dipisahkan dari pemahaman mengenai definisi atas permasalahan itu sendiri. Kecelakaan sebagai topik utama dalam pembahasan skripsi ini memiliki pengertian yang dapat dipandang dari berbagai sudut, baik pandangan secara umum dari segi teknis maupun dari segi yuridis. Berdasarkan hal tersebut, pemahaman mengenai kecelakaan lalu lintas mutlak diperlukan agar pemahaman mengenai delik lalu lintas yang terkait dengan kecelakaan ini akan semakin mudah dipahami. Secara umum, kecelakaan lalu lintas jalan dapat didefinisikan sebagai berikut *“Traffic accident is defined as an error in road – vehicle – user system. As long as all the three elements of this system operate smoothly, there would be no accident. Accident would occur only when anyone or more of these elements malfunction or fail to perform their assigned task”*.¹²⁸ Berdasarkan definisi tersebut, dapat dikatakan bahwa di dalam suatu proses lalu lintas terdapat tiga faktor penting, yaitu jalan, kendaraan, dan pengguna jalan (kendaraan), di mana apabila salah satu atau lebih dari ketiga hal tersebut mengalami gangguan maka kemungkinan akan kecelakaan tersebut akan semakin besar.

Definisi tersebut merupakan suatu definisi yang bersifat lebih umum, di mana dalam hal ini variabel penyebab kecelakaan masih dibatasi ke dalam tiga hal tersebut. Apabila dipandang secara teknis, kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu kejadian yang disebabkan banyak faktor yang tidak disengaja terjadi (*random multi factor event*). Dalam pengertian secara sederhana, suatu kecelakaan lalu lintas terjadi apabila semua faktor keadaan tersebut terjadi secara bersamaan pada satu titik waktu

¹²⁸ Abdul Rohim, 0486010031, *Analisis Kecelakaan Pada Ruas Jalan Tol Jagorawi dalam Hubungan dengan Faktor Penyebabnya*, Program Studi Transportasi, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Indonesia. 1995. Hlm. 3.

tertentu. Hal ini berarti memang sulit meramalkan secara pasti di mana dan kapan suatu kecelakaan akan terjadi.¹²⁹

Apabila dipandang berdasarkan aspek legal yang ada, pengertian atas kecelakaan lalu lintas ini tidak dapat dipisahkan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22 Tahun 2009). Undang-undang ini berupaya memberikan pengertian kecelakaan lalu lintas secara yuridis dengan memandang berbagai faktor, baik secara legal maupun teknis. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 di dalam Pasal 1 butir 24, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.¹³⁰ Dari definisi yang diberikan oleh UU No.22 Tahun 2009 tersebut, terlihat bahwa definisi dari suatu kecelakaan tidak ubahnya dengan definisi yang diberikan oleh definisi secara teknis itu sendiri. Undang-undang ini memandang suatu kecelakaan sebagai suatu bentuk ketidaksengajaan (kealpaan) dan bukan suatu bentuk kesengajaan.

Di dalam Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, suatu kecelakaan lalu lintas diklasifikasikan ke dalam tiga bentuk yang berbeda, yaitu:

a. Kecelakaan lalu lintas ringan

Menurut undang-undang ini, suatu kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasikan ke dalam kecelakaan ringan apabila di dalam suatu kecelakaan lalu lintas, kerugian hanya berupa kerugian materi, berupa kerusakan kendaraan dan/atau kerusakan barang.

b. Kecelakaan lalu lintas sedang

Suatu kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasikan sebagai suatu kecelakaan lalu lintas sedang apabila dalam suatu kecelakaan lalu lintas mengakibatkan timbulnya suatu luka ringan pada korban dan kerusakan pada kendaraan dan/atau barang.

¹²⁹ *Ibid.*, hlm. 4.

¹³⁰ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, LN No. 96, TLN 5025, Pasal 1 Butir 24.

c. Kecelakaan lalu lintas berat

Suatu kecelakaan dapat diklasifikasikan sebagai suatu bentuk kecelakaan berat apabila dalam suatu kecelakaan lalu lintas mengakibatkan timbulnya korban meninggal dunia atau luka berat.

3.3 Faktor Umum Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Hukum pidana di Indonesia seperti halnya hukum pidana di Belanda, mengenal adanya suatu konsep mengenai kausalitas, di mana secara singkat kausalitas dapat diartikan sebagai suatu alasan yang menyebabkan ada atau terjadinya suatu tindak pidana. Kausalitas dapat diartikan pula sebagai suatu bentuk alasan penyebab terjadinya suatu tindak pidana. Tidak ubahnya dengan konsep pidana pada umumnya, suatu kecelakaan lalu lintas juga memiliki suatu faktor yang menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan. Pada subbab sebelumnya mengenai definisi kesalahan, secara umum faktor penyebab terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas dapat dilihat berdasarkan definisi yang telah secara umum diberikan sebelumnya. Definisi secara umum tersebut memberikan tiga buah variabel faktor terjadinya suatu kecelakaan yang berupa faktor jalan, faktor kendaraan, dan faktor pengguna jalan (manusia).

3.3.1 Faktor Jalanan dan Lingkungan

Salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor kondisi jalan dan lingkungan. Pada umumnya, suatu bentuk fisik dari jalan sangat memengaruhi angka kecelakaan di suatu daerah. Kondisi jalanan yang kurang baik, seperti jalan yang berlubang, bergelombang atau belum beraspal, dapat memicu terjadinya suatu kecelakaan. Selain itu, suatu bentuk jalan juga dapat berubah karena adanya suatu penyebab lain, seperti desain geometris (*geometric design*) dan konstruksi jalan yang kurang memadai. Di samping bentuk fisik jalan yang dipengaruhi oleh “*geometric design*” dan “konstruksi jalan”, faktor lingkungan pun dapat memengaruhi kemungkinan terjadinya kecelakaan. Menurut Homburger, sebagaimana dikutip oleh Andrea Robert Girsang, terdapat empat faktor yang memengaruhi kelakuan manusia

yang berpengaruh terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu¹³¹

- a. Penggunaan tanah dan aktivitasnya, daerah ramai, lenggang di mana secara reflek pengemudi akan mengurangi kecepatan kendaraan atau sebaliknya;
- b. Cuaca, udara, dan kemungkinan-kemungkinan yang terlihat, misalnya, pada keadaan hujan, kabut, dan sebagainya;
- c. Fasilitas yang ada pada jaringan jalan, adanya rambu-rambu lalu lintas; dan
- d. Arus dan sifat-sifat lalu lintas, jumlah, macam, dan komposisi kendaraan akan sangat memengaruhi perjalanan.

3.3.2 Faktor Kendaraan

Faktor lain yang tidak kalah pentingnya dengan faktor jalanan dan lingkungan, yaitu faktor kendaraan. Faktor ini merupakan salah satu faktor yang penting untuk meminimalisasi terjadinya suatu kecelakaan karena kondisi jalan dan lingkungan yang kurang memadai apabila ditunjang dengan kondisi kendaraan yang baik dapat meminimalisasi terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas. Terdapat beberapa variabel terkait dengan kendaraan yang memengaruhi terjadinya suatu kecelakaan, yaitu:¹³²

- a. Dimensi kendaraan, dimensi kendaraan sangat erat kaitannya dengan suatu berat, ukuran, dan daya dari kendaraan itu sendiri.
- b. Perlambatan (*decelaration*), suatu kendaraan bermotor memiliki suatu sistem perlambatan. Dalam suatu kendaraan, sistem perlambatan identik dengan instrumen-instrumen pengereman, seperti kampas rem, pelumas rem, cakram pengereman, dan instrumen-instrumen lainnya.
- c. Daya pandang pengemudi, pengemudi di dalam kendaraan harus memiliki pandangan yang leluasa terhadap situasi dan kondisi yang terjadi di luar.

¹³¹ Abdul Rochim, *op. cit.*, hlm. 8.

¹³² Andrea Robert Girsang, 2001-50-336, *Kelalaian dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas: Tinjauan dari Sudut Hukum Pidana*, Fakultas Hukum Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya, Jakarta 2006. hlm. 33—35.

Pandangan diartikan sebagai kemampuan pengemudi untuk melihat keluar dari posisi duduknya di kendaraan. Hal ini tergantung dari besarnya media yang ada di dalam kendaraan tersebut. Semakin besar lebar pandangan akan semakin besar pula kemampuan pandang dari pengemudi tersebut.

- d. Daya kendali (*handling*) pengemudi, daya kendali adalah kontrol terhadap kendaraan yang dipegang sepenuhnya oleh pengemudi, semakin baik daya kendali kendaraan maka semakin mudah kendaraan itu untuk dikendarai, terutama pada jalan yang kurang baik. Kendaraan yang aman untuk dikendarai adalah kendaraan yang memiliki daya kendali yang baik.
- e. Penerangan, hal ini merupakan instrumen yang paling penting dalam suatu kendaraan karena penerangan memiliki dua fungsi, yaitu:
 1. Agar kendaraan dapat diketahui oleh pengemudi lainnya; dan
 2. Menyediakan penerangan di luar bagi pengemudi agar dapat melihat pemandangan di depan dan sekitar kendaraan saat kendaraan melaju.

Instrumen ini merupakan salah satu instrumen vital dalam berkendara karena dengan adanya penerangan maka pengemudi dapat mengetahui situasi yang ada di luar kendaraannya. Selain itu, instrumen ini juga merupakan salah satu instrumen keamanan dalam berkendara.

3.3.3 Faktor Pengguna Jalan (Manusia)

Faktor yang paling akhir dari suatu kecelakaan adalah faktor pengguna jalan (manusia). Faktor ini merupakan faktor paling penting dalam suatu arus lalu lintas yang menentukan terjadinya suatu kecelakaan. Umumnya, kecelakaan yang sering terjadi merupakan suatu kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian si pengemudi atau biasa disebut sebagai *human error*. Faktor pengguna jalan di sini tidaklah hanya sebatas pada pengguna kendaraan bermotor saja sebagai pengguna jalan, tetapi juga meliputi pengguna jalan lain, seperti pejalan kaki dan pengendara sepeda.

Berkaitan dengan faktor pengguna jalan itu sendiri, terdapat berbagai variabel yang menentukan terjadinya angka kecelakaan, di antaranya:¹³³

a. Kepatuhan hukum dari pengemudi (pengguna jalan)

Instrumen ini merupakan suatu instrumen yang penting karena suatu aturan lalu lintas dibuat berdasarkan suatu pertimbangan yang matang dengan mempertimbangkan berbagai aspek keselamatan berlalu lintas. Bukan suatu hal yang mustahil bagi seseorang untuk tidak mentaati peraturan yang ada karena landasan seorang manusia mematuhi hukum lebih didominasi oleh prinsip-prinsip moral yang ada pada dirinya. Hal ini didasari pada sikap manusia yang selalu mempertimbangkan baik dan buruk atas perbuatan yang ia lakukan. Seseorang dapat mengenyampingkan aturan hukum yang ada bilamana ia merasa bahwa hukum tersebut tidak lagi sesuai dengan kebutuhannya. Hal ini merupakan suatu hal yang sangat berbahaya karena dengan dikesampingkannya aturan tersebut maka keselamatan atas dirinya sendiri dan orang lain pun akan terancam.

b. Emosi (*Emotion*)

Sangat jarang ditemui pengemudi yang dalam menjalankan kendaraannya dengan sikap tindak yang baik. Hal ini disebabkan oleh pengaruh kegiatan sehari-hari yang bersegi majemuk. Sikap tindak ini juga sangat dipengaruhi oleh emosi dari si pengguna jalan tersebut. Apabila manusia kurang cermat mengendalikan emosinya, biasanya emosi akan sangat kuat memengaruhi pengguna jalan untuk tidak bertindak hati-hati dan penyesuaian yang tidak teliti dengan keadaan sekitarnya serta adanya sikap tidak mematuhi peraturan lalu lintas (ceroboh).

c. Kondisi kesehatan fisik pengemudi

Kesehatan fisik dan kekurangan-kekurangan kemampuan fisik memengaruhi pengemudi kendaraan bermotor. Kesemuanya itu

¹³³ *Ibid.*, hlm 29—32.

mempunyai pengaruh yang negatif terhadap kemampuan berkonsentrasi dan keterampilan maupun pengambilan keputusan di jalan raya yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.

d. Kedewasaan (*Maturity*)

Pengemudi kendaraan yang belum matang (kedewasaannya/usia muda) seringkali memiliki kecenderungan untuk pamer dengan mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi (kebut-kebutan atau sikap lain yang membahayakan). Lahirnya sikap ini umumnya disebabkan karena para pengemudi tersebut berusaha mengatasi kekurangan-kekurangannya pada saat mengemudikan kendaraan dengan cara menunjukkan kelebihan mereka kepada orang lain sehingga mereka merasa bahwa merekalah yang paling hebat, tanpa mempedulikan keselamatan orang lain.

e. Taraf intelektual pengemudi

Kapasitas pemakai jalan untuk selalu siaga terhadap semua faktor luar yang berkaitan pada tingkah laku di dalam arus lalu lintas serta penyesuaian dengan pengaturan diri dengan maksud dan tujuan yang diharapkan membutuhkan suatu tingkat intelegensia tertentu. Tingkat kecerdasan pengemudi jelas memengaruhi kemampuannya dalam mengemudikan kendaraan di jalan raya. Adapun tingkatan kecerdasan pengemudi ini ditentukan oleh aparat kepolisian pada waktu ujian untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM). Namun, hal ini masih dirasakan kurang mengingat belum pernah adanya evaluasi yang dapat dipertanggungjawabkan yang meneliti mengenai hubungan antara intelegensia dan kelakuan lalu lintas.

f. Kebiasaan (*habit*)

Kebiasaan mengemudi menghasilkan seseorang untuk tanggap terhadap kondisi tertentu, baik dalam hal mengikuti peraturan maupun saat mengendalikan kendaraan. Akan tetapi, jika terjadi suatu keadaan yang tidak biasa atau di luar kebiasaan pengemudi, tentu saja terjadi kesulitan dari pengemudi dalam mengendalikan tidak saja kendaraannya, tetapi juga

pikirannya. Hal inilah yang seringkali menjadi pemicu timbulnya kecelakaan lalu lintas. Seringkali ketentraman yang dirasakan oleh pengemudi tidak sesuai dengan kenyataan yang dihadapi. Kadangkala pengemudi menghadapi situasi-situasi alamiah atau sosial yang berbeda sama sekali dengan keadaan yang dihadapi sebelumnya. Situasi-situasi inilah yang kadangkala mengganggu ketentraman pengemudi dalam menjalankan kendaraannya di jalan.

Secara garis besar, keenam faktor di atas merupakan suatu bagian dari faktor pengguna jalan yang dapat menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan. Selain itu, menurut Tight dan Tony apabila diadakan penjabaran secara lebih mendalam maka dapat dikatakan bahwa manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor fisiologis dan psikologis.¹³⁴

Tabel 3.1
Faktor-faktor fisiologis dan psikologis

Faktor Fisiologis	Faktor Psikologis
Sistem saraf	Motivasi
Penglihatan	Intelegensia
Pendengaran	Pelajaran/pengalaman
Stabilitas perasaan	Emosi
Indra lain (sentuh, bau)	Kedewasaan
Modifikasi (lelah, obat)	Kebiasaan

Menurut Homburger, suatu kombinasi dari faktor fisiologis dan psikologis menghasilkan waktu reaksi. Waktu reaksi merupakan suatu rangkaian kejadian yang dialami oleh pengemudi dalam melakukan bentuk tindakan akhir sebagai reaksi adanya gangguan dalam masa mengemudi yang diukur dalam satuan waktu (detik). Tujuan akhir ini adalah menghindari kejadian kecelakaan.¹³⁵

¹³⁴ Sebagaimana dikutip di dalam skripsi Abdul Rohim, *op. cit.*, hlm. 5.

¹³⁵ *Ibid.*, hlm. 6.

Waktu reaksi terdiri dari empat bagian waktu, waktu reaksi ini berkisar antara 0.5 sampai 4 detik tergantung pada kompleksitas masalah yang dihadapi, juga dipengaruhi oleh karakteristik individual dari pengemudi. Keempat waktu tersebut biasa disebut waktu PIEV, yaitu:¹³⁶

1. **Perception**, adalah masuknya rangsangan lewat panca indera.
2. **Intellection**, adalah menelaan terhadap rangsangan.
3. **Emotion**, adalah penanggapan terhadap rangsangan setelah proses *perception* dan *intellection*, dalam arti proses pengambilan keputusan.
4. **Volition**, adalah pengambilan tindakan sesuai dengan pertimbangan yang adil.

Faktor lain yang berpengaruh terhadap besarnya waktu reaksi antara lain adalah:¹³⁷

- a. Kelelahan yang disebabkan oleh kurang tidur, kondisi jalan yang lurus dan rata, kebocoran CO dari knalpot yang dapat menurunkan waktu reaksi
- b. Penerangan kendaraan, menurunnya kondisi kesehatan/mental, obat-obatan, minuman keras, dan lain-lain.

3.4 Tindak Pidana dalam Perkara Kecelakaan Lalu Lintas

Setelah mengetahui definisi dan faktor-faktor penyebab kecelakaan yang ada maka dapat terlihat bahwasanya tak menutup kemungkinan adanya suatu bentuk tindak pidana di dalam kecelakaan lalu lintas tersebut. Hal ini terlihat jelas bilamana faktor mengenai pengguna jalan dipahami dan ditelaah dengan seksama. Pada subbab ini akan dibahas mengenai delik di dalam suatu perkara lalu lintas, di mana pada subbab ini pembahasan akan dipersempit pada tindak pidana berupa kejahatan dalam bentuk kecelakaan lalu lintas, bukan pelanggaran. Selain itu, pembahasannya hanya sebatas pada peraturan yang mengatur sanksi pidana saja dan bukan yang mengandung sanksi hukum lainnya.

¹³⁶ *Ibid.*, hlm. 6.

¹³⁷ *Ibid.*, hlm. 6—7.

3.4.1 Tindak Pidana Mengenai Kecelakaan Lalu Lintas di dalam KUHP

Memahami suatu permasalahan mengenai kecelakaan lalu lintas menurut KUHP tentunya tidak dapat dipisahkan dengan suatu memori penjelasan di dalam KUHP. Memori penjelasan tersebut mengungkapkan bahwa:

Sudah lama dirasakan perlu adanya tindakan tegas terhadap keteledoran orang yang menyebabkan orang mati atau luka berat, teristimewa terhadap pengemudi kendaraan bermotor, yang karena kelalaiannya atau sifatnya kurang mengindahkan nilai jiwa sesama manusia, menyebabkan terjadinya kecelakaan-kecelakaan lalu lintas berupa tubruk-tubrukan, terjerumusny kendaraan dalam jurang atau kali, atau bergulingnya kendaraan karena terlampau banyaknya muatan berupa barang atau orang atau karena putus asnya atau kebaran karena kurang perawatan atau penelitian sebelum mengemudi kendaraan itu yang semuanya itu meminta korban manusia.

Rupanya ancaman hukuman penjara satu tahun atau hukuman kurungan sembilan bulan dalam Pasal 359 dan 360 *Kitab Undang-undang Hukum Pidana* itu tidak cukup merupakan kekangan, sedangkan kalau hukuman dijatuhkan meskipun yang terberat sering dirasakan tidak setimpal dengan perbuatan yang dilakukannya sehingga ancaman itu harus diperberat.¹³⁸

Kutipan di atas merupakan penggalan Memori Penjelasan Mengenai Rancangan Undang-Undang Tentang Perubahan Kitab Undang-undang Hukum Pidana, Tambahan Lembar Negara No. 1921, yang mengatur mengenai alasan pemberatan hukuman pada suatu delik kealpaan dalam hal ini khususnya perkara lalu lintas. Apabila dipandang lebih lanjut terlihat bahwa para pembentuk undang-undang menganggap suatu kecelakaan lalu lintas merupakan suatu bentuk kejahatan yang membahayakan. Hal ini karena tidak terlepas dari kemungkinan adanya korban luka ataupun jiwa dalam suatu kecelakaan lalu lintas. Apabila dilihat berdasarkan kutipan di atas, terlihat bahwa sanksi yang diberikan dulunya dirasa kurang memberikan suatu efek yang berarti bagi masyarakat sehingga diadakan pemberatan atas sanksi yang ada.

¹³⁸ R. Soesilo, *op. cit.*, hlm. 384.

Memori penjelasan tersebut memperlihatkan bahwasanya KUHP sebagai suatu kitab peraturan hukum pidana Indonesia menganggap kecelakaan lalu lintas sebagai suatu bentuk kealpaan atau kelalaian, di mana hal ini berarti bahwa KUHP menutup kemungkinan bagi para aparat penegak hukum untuk memperkarakan suatu bentuk kecelakaan lalu lintas sebagai suatu bentuk kesengajaan. Hal ini terlihat dengan dimasukkannya suatu kecelakaan lalu lintas ke dalam suatu delik kealpaan. Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwa para pembentuk KUHP menganggap suatu kecelakaan sebagai suatu hal yang tidak disengaja, di mana hal ini berarti bahwa unsur menghendaki (*Willen*) dianggap tidak ada dan hanya terdapat suatu unsur mengetahui (*Wetten*) dalam suatu perkara kecelakaan lalu lintas. Menurut penulis, dalam hal ini para pembentuk KUHP menganggap suatu kecelakaan yang disengaja merupakan suatu bentuk tindak pidana lain, yang dapat berupa suatu pembunuhan ataupun suatu penganiayaan. Hal ini karena unsur mengenai tindak pidana kealpaan ini mirip dengan unsur pada kedua tindak pidana tersebut.

Lebih lanjut lagi di dalam memori penjelasan tersebut disebutkan secara jelas pasal-pasal yang merupakan bagian dari delik kecelakaan lalu lintas yang diatur di dalam KUHP, yaitu Pasal 359 dan Pasal 360. Untuk mengetahui secara lebih lanjut mengenai pasal-pasal tersebut, akan dibahas secara lebih lanjut pasal-pasal tersebut beserta unsur-unsurnya.

1. Pasal 359

Adapun bunyi dari Pasal 359 KUHP adalah:

“Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun penjara.”¹³⁹

Apabila dilihat berdasarkan bunyi pasal tersebut maka terlihat jelas beberapa unsur dari Pasal 359 ini, yaitu:

- a. Barangsiapa

¹³⁹ Moeljatno, *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, cet. 24 (Jakarta: Bumi Aksara, 2005) hlm. 127.

Barangsiapa merupakan suatu unsur yang mengatur mengenai subjek dari suatu tindak pidana. Unsur barangsiapa dalam suatu delik berarti bahwa dalam delik tersebut subjek dari suatu tindak pidananya bisa berarti siapa saja yang melakukan tindak pidana ini.

b. Karena kealpaannya

Pada beberapa KUHP, unsur ini juga terkadang ditulis sebagai karena kesalahannya. Hal ini karena masih beragamnya pendapat mengenai kealpaan itu sendiri sebagaimana telah diungkapkan pada bab sebelumnya. Pada dasarnya, unsur ini juga merupakan suatu unsur yang bersifat subjektif. Hal ini karena unsur ini sangat melekat erat dalam diri pelaku. Mengenai penjelasan lebih lanjut akan kealpaan maka dapat dilihat di dalam bab sebelumnya pada subbab terakhir yang menjelaskan mengenai kealpaan itu sendiri.

c. Menyebabkan matinya orang lain

Matinya telah terjadi perbuatan yang dilakukan secara kurang hati-hati. Matinya tidak dikehendaki.¹⁴⁰ Hal ini berarti bahwa kematian yang terjadi dalam delik ini harus karena kealpaan yang dilakukan oleh seseorang dalam artian bahwa tidak adanya unsur kehendak (*willen*) atas kematian tersebut, hal ini murni karena kealpaan dari si pelaku.

2. Pasal 360

Adapun bunyi Pasal 360 adalah:

*“(1) Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.
(2) Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling*

¹⁴⁰ H. A. K. Moch. Anwar, *Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP Buku II) jilid 1* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1994), hlm. 111.

lama sembilan bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling tinggi tiga ratus rupiah”

Pada dasarnya, unsur di dalam ini tidaklah jauh berbeda dengan unsur di dalam suatu delik penganiayaan. Namun, di dalam pasal ini terdapat perbedaan secara mendasar mengenai kehendak atas tujuan dari tindak pidana tersebut. Pada pasal ini, terlihat jelas bahwa terdapat suatu bentuk kealpaan di dalam rumusan pasalnya. Unsur-unsur di dalam pasal ini tidaklah ubahnya dengan unsur di dalam Pasal 359, hanya saja di dalam pasal ini unsur yang berbeda terdapat pada akibat atas delik tersebut, yaitu:

- a. Menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat

Mengenai akibat ini diatur di dalam Pasal 360 ayat (2), di mana dalam pasal ini mensyaratkan suatu luka berat atas akibat dari suatu kealpaan yang dilakukan oleh seseorang. Untuk mengetahui batasan secara jelas mengenai luka berat itu sendiri, perlu dilihat secara lebih lanjut ketentuan di dalam Pasal 90 KUHP, di mana di dalam pasal tersebut dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan luka berat adalah jatuh sakit atau mendapat luka yang tidak memberi harapan akan sembuh sama sekali, atau yang menimbulkan bahaya maut, tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan pencaharian, kehilangan salah satu pancaindra, mendapat cacat berat (*verminking*), menderita sakit lumpuh, terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih, dan gugurnya atau matinya kandungan seorang perempuan. Berdasarkan hal tersebut, ketentuan mengenai luka berat telah terlihat secara jelas batasan dan ketentuannya.

- b. Menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian selama waktu tertentu.

Pada ayat (2), ditetapkan bahwa luka sebagai akibat perbuatan kurang hati-hati itu harus juga menimbulkan penyakit pada korban atau karena lukanya itu korban tidak dapat melakukan pekerjaannya atau jabatannya sehari-hari untuk sementara

waktu. Pembuktian mengenai hal ini dapat dilakukan dengan surat pernyataan dokter yang disebut *Visum et Repertum*.¹⁴¹

Dalam pengaturannya, Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP hanya membebaskan pertanggungjawaban pidana pada suatu kealpaan yang menimbulkan kematian dan luka berat. Hal ini menyebabkan suatu kealpaan yang menyebabkan luka ringan tidak diatur secara spesifik, seperti layaknya suatu kealpaan yang menyebabkan mati ataupun luka berat. KUHP mengenal suatu pemberatan dalam suatu delik kealpaan yang diatur dalam Pasal 361 KUHP. Dalam pasal tersebut, dikemukakan bahwa:

Pasal 361

Jika kejahatan yang diterangkan dalam bab ini dilakukan dalam menjalankan suatu jabatan atau pencaharian maka pidana ditambah dengan sepertiga dan yang bersalah dapat dicabut haknya untuk menjalankan pencaharian dalam mana dilakukan kejahatan dan hakim dapat memerintahkan supaya putusannya diumumkan.

Adanya aturan mengenai pemberatan kepada seorang yang melakukan suatu kealpaan dalam melakukan kewajibannya merupakan suatu hal yang wajar. Hal ini karena para pembuat undang-undang beranggapan bahwa sebagai seorang ahli dalam pekerjaannya dianggap harus lebih berhati-hati dalam melaksanakan kewajibannya sehingga apabila orang tersebut melakukan suatu kealpaan dalam melaksanakan kewajibannya maka perlu dilakukan suatu pemberatan atas kesalahannya tersebut.¹⁴²

Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwasanya delik lalu lintas tidaklah diatur secara tersendiri di dalam KUHP. KUHP menggabungkan delik lalu lintas ini ke dalam suatu rumusan delik mengenai kealpaan sebagaimana diatur di dalam kedua pasal di atas.

Namun, penggunaan KUHP sebagai suatu upaya penegakan hukum dalam suatu tindak pidana kecelakaan lalu lintas mulai ditinggalkan beberapa dekade belakangan. Hal ini karena telah adanya suatu undang-undang yang mengatur tersendiri mengenai lalu lintas dan angkutan jalan sejak tahun 1965 dengan Undang-

¹⁴¹ *Ibid.*, hlm. 111.

¹⁴² R. Soesilo, *op.cit.*, hlm. 245.

Undang Nomor 3 Tahun 1965, lalu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, dan yang terakhir adalah dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Pada subbab berikutnya, akan dibahas lebih lanjut mengenai delik-delik lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut.

3.4.2 Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seperti yang telah diungkapkan sebelumnya, penggunaan KUHP dalam suatu delik di bidang lalu lintas telah ditinggalkan dengan adanya undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Kepala Seksi Kecelakaan Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisaris Besar H. Miyanto S. H., M. H. Menurutnya, kepolisian lalu lintas selaku penyidik dan penyelidik di dalam perkara lalu lintas menggunakan undang-undang lalu lintas sebagai patokan dalam menyelesaikan perkara pidana lalu lintas, sedangkan penggunaan KUHP yang berkaitan dengan perkara lalu lintas tidak digunakan kembali. Pada saat ini, pengaturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (UU No. 22 Tahun 2009). Undang-undang ini mengatur beberapa ketentuan pidana yang dituangkan ke dalam 34 (tiga puluh empat) pasal, di mana berdasarkan Pasal 316 UU No. 22 Tahun 2009, 28 (dua puluh delapan) pasal mengatur mengenai pelanggaran dan 6 (enam) pasal merupakan suatu kejahatan. Adapun ketentuan pasal 316 tersebut adalah sebagai berikut:

Pasal 316

- (1) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan

Berdasarkan pasal tersebut, terlihat bahwa lebih banyak ketentuan pidana di dalam undang-undang ini yang merupakan suatu bentuk pelanggaran dibandingkan dengan suatu bentuk kejahatan. Pembahasan di dalam subbab ini akan lebih dikhususkan pada pembahasan mengenai kecelakaan lalu lintas yang pada undang-undang ini digolongkan sebagai suatu bentuk kejahatan. Pengaturan mengenai suatu bentuk kecelakaan yang dapat dipidana diatur di dalam Pasal 310 dan Pasal 311.

Dibandingkan dengan apa yang diatur di dalam KUHP, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terlihat suatu bentuk perbedaan yang mendasar dalam memandang suatu kecelakaan lalu lintas sebagai suatu tindak pidana. KUHP memandang kecelakaan lalu lintas sebagai suatu bentuk ketidak sengajaan atau kealpaan saja, sedangkan di dalam UU No. 22 Tahun 2009 kecelakaan tidak hanya dipandang sebagai suatu bentuk kealpaan, tetapi juga dipandang sebagai suatu kesengajaan yang dilakukan oleh sipelaku. Tentunya, di dalam hal yang terakhir ini, bentuk kesengajaan yang diejawantahkan bukanlah suatu bentuk kesengajaan dengan keinsyafan kepastian ataupun suatu kesengajaan dengan keinsyafan tujuan (maksud). Hal tersebut karena suatu bentuk kecelakaan tidak mungkin terjadi karena adanya suatu kehendak atas suatu tujuan (tindak pidana), melainkan identik dengan suatu bentuk ketidaksengajaan. Undang-undang ini mengakomodir hal tersebut dengan cara menggunakan suatu bentuk kesengajaan dengan keinsyafan kemungkinan atau *dolus eventualis*. Perumusan *dolus eventualis* ini di dalam UU No. 22 Tahun 2009 diejawantahkan dalam Pasal 311. Apabila dilihat secara sepintas Pasal 311 ini memang mirip dengan suatu bentuk kealpaan yang disadari (*bewuste culpoos*). Namun, hal ini berbeda karena di dalam pasal ini, tindakan yang si pelaku dilakukan dengan sengaja dan pelaku menyadari kemungkinan adanya suatu tindak pidana apabila perbuatan tersebut dilakukan. Dalam hal ini, pelaku bukannya memilih untuk bersifat tetap berhati-hati, melainkan pelaku mengambil risiko yang ada dan tetap melakukan perbuatan tersebut walaupun ia menyadari terdapat suatu kemungkinan terjadinya tindak pidana itu sendiri.

Memahami suatu peraturan pidana tentunya tidak dapat dipisahkan dari unsur-unsur yang ada di dalam pasal tersebut. Oleh karena itu, pada bagian ini akan dibahas secara lebih lanjut mengenai unsur-unsur di dalam kedua pasal tersebut.

Pasal 310

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Terdapat beberapa unsur yang sama di dalam pasal ini, yaitu berkaitan dengan unsur subjek dari tindak pidana dan sifat kesalahan dari tindak pidana kecelakaan itu sendiri. Perbedaan dari tiap-tiap ayat di dalam pasal ini hanya digolongkan pada akibat yang timbul pada objek dari tindak pidananya saja. Guna memperjelas unsur-unsur di dalam pasal ini maka akan dijabarkan unsur-unsur yang ada di dalam pasal ini, yaitu:

a. Setiap orang

Unsur setiap orang tidaklah ubahnya dengan unsur barangsiapa di dalam KUHP. Unsur ini merupakan suatu unsur yang menunjukkan subjek dari suatu tindak pidana yang memiliki arti bahwa siapa saja dapat

dibebankan pertanggungjawaban atas pasal ini apabila orang tersebut melanggar ketentuan sebagaimana diatur di dalam pasal ini.

- b. Yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas

Hal ini berarti bahwa dalam hal ini kecelakaan yang timbul dalam tindak pidana sebagaimana diatur di dalam pasal ini terjadi di luar kehendak si pelaku. Kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian si pelaku dalam mengemudikan kendaraannya. Kendaraan di dalam pasal ini hanya terbatas pada kendaraan bermotor saja. Kendaraan bermotor di dalam undang-undang ini disebutkan sebagai suatu kendaraan di jalan yang terdiri atas kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Artinya, bahwa kendaraan bermotor di dalam pasal ini adalah semua kendaraan yang menggunakan mesin sebagai penggerakannya dan menggunakan jalan dalam pengoperasiannya, sedangkan kereta api tidak digolongkan sebagai suatu kendaraan bermotor karena menggunakan rel dalam pengoperasiannya. Mengenai konsep kelalaian itu sendiri, dapat dilihat di dalam penjelasan bab sebelumnya mengenai kealpaan itu sendiri.

- c. Kerusakan kendaraan dan/atau barang

Menurut penulis sendiri, pengaturan mengenai hal ini guna memberikan suatu jalan bagi orang yang mengalami kerugian materil di dalam suatu kecelakaan lalu lintas untuk meminta pertanggungjawaban pelaku atas kerugian yang telah ia derita. Undang-undang ini sendiri tidak memberikan definisi secara tersendiri mengenai barang sehingga dapat disimpulkan bahwa barang di sini memiliki pengertian yang sangat luas yang melingkupi pengertian atas segala sesuatu yang rusak akibat kecelakaan lalu lintas.

- d. Luka ringan, luka berat, dan meninggal dunia

Luka ringan dapat diartikan sebagai suatu bentuk luka yang tidak menimbulkan sakit dan tidak menghalangi orang tersebut untuk melakukan

jabatan atau pekerjaan si korban sehari-hari. Penjelasan mengenai luka berat, dapat dilihat aturan di dalam Pasal 90 KUHP, yaitu jatuh sakit atau mendapat luka yang tidak memberi harapan akan sembuh sama sekali, atau yang menimbulkan bahaya maut, tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan suatu pekerjaan pencaharian, kehilangan salah satu pancaindra, mendapat cacat berat (*verminking*), menderita sakit lumpuh, terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih, dan gugurnya atau matinya kandungan seorang perempuan. Meninggal dunia dapat diartikan sebagai hilangnya nyawa seseorang.

Pasal 311

- (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 Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- (4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- (5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Terdapat beberapa unsur di dalam ayat-ayat di atas di antaranya:

a. Setiap orang

Unsur setiap orang tidaklah ubahnya dengan unsur barangsiapa di dalam KUHP. Unsur ini merupakan suatu unsur yang menunjukkan subjek dari suatu tindak pidana yang memiliki arti bahwa siapa saja dapat dibebankan suatu pertanggungjawaban atas pasal ini apabila orang tersebut melanggar ketentuan sebagaimana diatur di dalam pasal ini.

b. Yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang.

Dengan sengaja dapat diartikan sebagai dengan maksud atau dengan tujuan. Namun, dalam pasal ini dapat dikatakan bahwa unsur dengan sengaja di sini dapat diartikan sebagai dengan kesadaran mengemudikan kendaraan dengan berbahaya. Dengan berbahaya menurut kepala seksi laka lantas, dapat diartikan mengemudikan kendaraan dengan dibarengi melakukan suatu kegiatan yang dapat mengurangi konsentrasi mengemudi dalam mengendarai kendaraannya. Selain itu, penjelasan Pasal 106 juga termasuk ke dalam keadaan membahayakan menurut kepala seksi laka lantas polda metro jaya.

c. Kerusakan kendaraan dan/atau barang.

Menurut penulis, pengaturan mengenai hal ini guna memberikan suatu jalan bagi orang yang mengalami kerugian materil di dalam suatu kecelakaan lalu lintas untuk meminta pertanggungjawaban pelaku atas kerugian yang telah ia derita. Undang-undang ini sendiri tidak memberikan definisi secara tersendiri mengenai barang sehingga dapat disimpulkan bahwa barang di sini memiliki pengertian yang sangat luas yang melingkupi pengertian atas segala sesuatu yang rusak akibat kecelakaan lalu lintas.

d. Luka ringan, luka berat, dan meninggal dunia

Luka ringan dapat diartikan sebagai suatu bentuk luka yang tidak menimbulkan sakit dan tidak menghalangi orang tersebut untuk melakukan

jabatan atau pekerjaan si korban sehari-hari. Penjelasan mengenai luka berat, dapat dilihat aturan di dalam Pasal 90 KUHP, yaitu jatuh sakit atau mendapat luka yang tidak memberi harapan akan sembuh sama sekali, atau yang menimbulkan bahaya maut, tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan suatu pekerjaan pencaharian, kehilangan salah satu pancaindra, mendapat cacat berat (*verminking*), menderita sakit lumpuh, terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih, dan gugurnya atau matinya kandungan seorang perempuan. Meninggal dunia dapat diartikan sebagai hilangnya nyawa seseorang.

Apabila dilihat secara lebih lanjut mengenai suatu tindak pidana kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur di dalam KUHP dengan UU No. 22 Tahun 2009, terdapat suatu perbedaan yang cukup signifikan. Hal ini terlihat dalam hal pembebanan pertanggungjawaban pidana dalam suatu perkara kealpaan yang menimbulkan luka ringan maupun kerugian materil. Hal ini tentunya merupakan suatu hal yang baru karena dalam KUHP, hal ini sama sekali tidak dikenal dan pembebanan pertanggungjawaban pidana hanya dibebankan pada suatu kealpaan yang menyebabkan mati maupun luka berat. Namun, dalam UU No. 22 Tahun 2009 tidak terdapat pengaturan mengenai pemberatan sebagaimana halnya dalam Pasal 361 KUHP. Hal ini sungguh disayangkan karena pemberatan dalam suatu kealpaan sebagaimana diatur dalam Pasal 361 KUHP merupakan hal yang tepat. Hal ini karena sudah merupakan suatu hal yang logis ketika seseorang yang terus menerus bekerja atau berkuat dalam suatu hal akan cenderung meremehkan kewajibannya untuk bertindak lebih hati-hati.

Setelah mengetahui secara menyeluruh mengenai teori terkait dengan kealpaan serta pembahasan mengenai teori kealpaan dalam suatu perkara kecelakaan lalu lintas maka diperlukan suatu peninjauan secara lebih lanjut mengenai bagaimana penerapan hal tersebut di dalam keadaan yang sebenarnya. Hal yang sungguh sangat menarik terkait hal tersebut adalah pembahasan mengenai permasalahan kecelakaan di jalur Transjakarta.

Sejak pertama dioperasikan hingga saat ini, bus Transjakarta tidak terlepas dari adanya suatu kecelakaan, baik itu kecelakaan yang terjadi di dalam jalur yang terpisah dengan kendaraan pada umumnya maupun dalam jalur yang menyatu atau yang biasa disebut sebagai jalur karpet Transjakarta. Kecelakaan yang terjadi itu pun tidak terlepas dari kemungkinan adanya suatu bentuk pertanggungjawaban pidana, baik yang dibebankan pada si pengemudi Transjakarta maupun kepada si korban. Pada bab selanjutnya akan dibahas secara lebih mendalam mengenai suatu kasus kecelakaan di jalur Transjakarta ini, yang melibatkan bus Transjakarta dengan kendaraan lain.

3.5 Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta

Jakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia memiliki berbagai permasalahan yang harus dibenahi oleh pemerintahnya. Salah satu permasalahan utama yang paling sulit untuk di atasi beberapa dekade belakangan ini adalah permasalahan kemacetan. Permasalahan ini seolah diwariskan secara turun temurun dari satu gubernur kepada gubernur selanjutnya. Dalam mengatasi hal ini, tercetus berbagai ide salah satunya adalah dengan upaya menciptakan suatu sarana transportasi umum yang nyaman sehingga masyarakat Kota Jakarta mau beralih dari kendaraan pribadinya kepada transportasi umum.

Berdasarkan ide tersebut, Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta menciptakan suatu bentuk moda transportasi baru, yaitu bus Transjakarta atau yang lebih dikenal sebagai *busway*.¹⁴³ Transjakarta dapat digolongkan sebagai suatu moda transportasi *bus rapid transit*. *Bus rapid transit* itu sendiri sebagaimana diungkapkan di dalam Pasal 1 Butir 13 adalah suatu bentuk angkutan umum massal yang cepat dengan menggunakan bus pada jalur khusus.¹⁴⁴ Sebagai suatu bentuk transportasi

¹⁴³ Dalam skripsi ini, tidak akan digunakan istilah *busway* dalam mengartikan bus Transjakarta. Hal ini karena menurut penulis penggunaan istilah *busway* dalam mengartikan bus Transjakarta merupakan hal yang salah karena *busway* merupakan suatu istilah asing (bahasa Inggris) yang apabila diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia adalah jalur (jalan) bus.

¹⁴⁴ Jakarta, *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tentang Pola Transportasi Makro*, Keputusan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007, Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2007, Nomor 105, Pasal 1 Butir 13.

baru, terdapat berbagai permasalahan yang tidak dapat dihindari. Salah satu permasalahan yang terus terjadi sejak awal pengoperasian bus Transjakarta hingga saat ini adalah permasalahan mengenai kecelakaan yang melibatkan bus Transjakarta dengan pengguna jalan lainnya.

3.5.1 Sejarah Transjakarta

Bus Transjakarta merupakan suatu moda transportasi baru yang diperkenalkan oleh Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta guna mengatasi masalah kemacetan di kota Jakarta. Moda transportasi ini bermula dari gagasan perbaikan sistem angkutan umum di DKI Jakarta yang mengarah kepada kebijakan prioritas angkutan umum. Berdasarkan hal tersebut, pemerintah DKI Jakarta merasa perlu dibangun suatu sistem angkutan umum yang dapat mengakomodasi pengguna dari segala golongan.¹⁴⁵ Dalam menindak lanjuti hal tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun sebuah Pola Transportasi Makro (PTM) sebagai perencanaan umum pengembangan sistem transportasi di wilayah DKI Jakarta yang ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007.¹⁴⁶ Mengacu pada PTM tersebut, untuk tahap awal realisasinya dibangun suatu jaringan sistem angkutan umum massal yang menggunakan bus pada jalur khusus atau dalam undang-undang tersebut disebut sebagai suatu bentuk transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) yang direalisasikan dengan dibuatnya suatu moda transportasi Transjakarta.

Transjakarta mulai beroperasi tanggal 15 Januari 2004 dengan dibukanya koridor 1 dengan trayek Blok M-Kota. Pada awal pengoperasiannya jumlah penumpang sekitar 40.000 orang per hari. Pada tahun 2005, jumlah pengguna bus Transjakarta mengalami peningkatan menjadi rata-rata 60.000 orang per hari. Tanggal 15 Januari 2006 Pemerintah Daerah DKI Jakarta membuka dua koridor baru, yaitu koridor 2 dengan trayek Pulogadung-Harmoni dan koridor 3 dengan trayek Kalideres-Harmoni. Setelah pembukaannya kedua koridor ini, rata-rata melayani

¹⁴⁵ Transjakarta, *Gambaran Umum*, <http://Transjakarta.co.id/page.php#tab-2>. Diakses pada Selasa, 17 April 2012, Pukul 17.35 WIB.

¹⁴⁶ *Ibid.*

penumpang mencapai 70.000 penumpang per hari. Pada 27 Januari 2007, pihak pemerintah daerah DKI Jakarta kembali membuka koridor baru, yaitu koridor 4 dengan trayek Pulogadung-Dukuh Atas, koridor 5 dengan trayek Ancol-Kp. Melayu, koridor 6 dengan trayek Ragunan-Dukuh Atas dan koridor 7 dengan trayek Kp. Rambutan-Kp. Melayu. Dengan dibukanya keempat trayek tersebut, menambah jumlah rata-rata penumpang bus Transjakarta hingga 180.000 penumpang. Pada 21 Februari 2009, koridor 8 dengan trayek Lebak Bulus-Harmoni diresmikan dengan rata-rata penumpang 250.000 per hari pada keseluruhan koridor yang telah diresmikan. Pada 31 Desember 2010, koridor 9 dengan trayek Pinang Ranti-Pluit dan koridor 10 dengan trayek Tanjung Priok–Cililitan. Setelah diresmikan kedua koridor tersebut, jumlah rata-rata penumpang meningkat menjadi 360.000 per hari.¹⁴⁷

3.5.2 Sistem Pengelolaan Bus Transjakarta

Bus Transjakarta sendiri dikelola oleh suatu Badan Layanan Umum Transjakarta (BLUD). Badan Layanan Umum Transjakarta semula merupakan lembaga non struktural dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, yaitu Badan Pengelola (BP) Transjakarta, sebagaimana diatur dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2003. Kemudian, sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 48 Tahun 2006, BP Transjakarta diubah menjadi lembaga struktural dan menjadi Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan yang mendapat kewenangan pengelolaan keuangan berbasis PPK-BLUD yang mempunyai kegiatan utama memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna bus Transjakarta.¹⁴⁸

Pembangunan dan pengelolaan sistem Transjakarta disediakan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta. Sementara itu, kegiatan operasional bus, operasional tiket, dan kegiatan penunjang lainnya dilaksanakan secara bekerja sama dengan pihak operator. Operator bus yang melayani koridor-koridor bus Transjakarta adalah PT Jakarta Exspress Trans, PT Trans Batavia, PT Jakarta Trans Metropolitan, PT Jakarta

¹⁴⁷ Data tersebut didapatkan dari situs BLUD Transjakarta, yaitu pada alamat <http://Transjakarta.co.id/page.php#tab-2>. Diakses pada Selasa, 17 April 2012, pukul 17.35 WIB.

¹⁴⁸ *Ibid.*

Mega Trans, PT Primajasa Perdanaraya Utama, PT Eka Sari Lorena Transport, PT Bianglala Metropolitan, dan PT Transjakarta Busway.¹⁴⁹

3.5.3 Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta

Berdasarkan sejarahnya, terlihat bahwa pengadaan bus Transjakarta didasarkan pada Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro (Pergub No. 103 Tahun 2007). Aturan ini dibentuk dengan maksud untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, dan bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan tatanan transportasi wilayah.¹⁵⁰

Di dalam aturan tersebut, bus Transjakarta digolongkan sebagai suatu moda transportasi yang menganut suatu sistem *Bus Rapid Transit* (BRT). Pasal 1 butir 13 Pergub No. 103 Tahun 2007 disebutkan bahwa BRT merupakan suatu moda bus prioritas¹⁵¹ yang menggunakan jalur khusus. Dalam pasal tersebut, memang tidak ditulis secara nyata mengenai bus Transjakarta. Namun di dalam Pasal 7, ditulis secara jelas bahwa bentuk bus prioritas yang dimaksud di dalam peraturan ini merupakan bus Transjakarta¹⁵², khususnya di dalam Ayat (2) dan (3). Selain itu, trayek yang diatur di dalam ayat (1) pasal ini sesuai dengan trayek dari koridor-koridor bus Transjakarta yang telah ada.

¹⁴⁹ Transjakarta, *Sistem Transjakarta Busway*, <http://Transjakarta.co.id/page.php#tab-3>. Diakses pada Selasa, 17 April 2012, pukul 17.39 WIB.

¹⁵⁰ Jakarta, *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tentang Pola Transportasi Makro*, Keputusan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007, Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2007, Nomor 105, Pasal 2.

¹⁵¹ Dalam Peraturan ini digunakan sebuah istilah *Bus Priority*, namun penulis berpendapat bahwa penggunaan istilah *bus priority* merupakan hal yang salah, di mana seharusnya istilah yang digunakan adalah *Priority Bus* yang berarti bahwa bus yang diprioritaskan atau bus prioritas. Berdasarkan hal tersebut, dalam skripsi ini istilah yang akan digunakan adalah bus prioritas guna mengartikan *Bus Priority*.

¹⁵² Dalam peraturan ini, digunakan istilah busway.

Pada skala nasional, pengaturan mengenai bus Transjakarta ini diakomodir di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam undang-undang tersebut, bus Transjakarta digolongkan sebagai sebuah proyek rekayasa lalu lintas yang bertujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁵³ Secara lebih lanjut, dalam UU No. 22 Tahun 2009 ketentuan mengenai pengadaan armada dan jalur bus Transjakarta itu sendiri diatur di dalam Pasal 93 ayat (2) Huruf a dan Pasal 158 ayat (2). Pasal 93 menyebutkan bahwa sebagai salah satu bagian manajemen dan rekayasa lalu lintas dapat dilakukan penetapan prioritas angkutan massal yang dilakukan dengan cara penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus. Hal tersebut diperkuat dengan ketentuan di dalam Pasal 158 ayat (2) yang menyebutkan bahwa:¹⁵⁴

- (2) angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan:
- a. Mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
 - b. Lajur khusus;
 - c. Trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
 - d. Angkutan pengumpan.

Dalam undang-undang ini, memang tidak disebutkan secara khusus mengenai Transjakarta. Namun, berdasarkan apa yang diungkapkan di dalam kedua pasal tersebut, terlihat bahwa kedua pasal tersebut telah mengakomodir secara pasti pengadaan dari bus Transjakarta itu sendiri. Hal ini terlihat dari sistem yang diterangkan dalam undang-undang ini memiliki kesamaan dengan sistem bus Transjakarta yang telah ada. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya, pengadaan bus Transjakarta dalam lalu lintas angkutan jalan diatur di dalam UU No. 22 Tahun 2009, khususnya di dalam Pasal 93 ayat (2) Huruf a dan

¹⁵³ Berdasarkan Pasal 93 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁵⁴ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, LN No. 96, TLN 5025, Pasal 158 ayat (2).

Pasal 158 ayat (2). Selain itu, pengadaan bus Transjakarta juga dipertegas dengan Pergub No. 103 Tahun 2007.

Selama pengoperasiannya bus Transjakarta banyak menghadapi permasalahan. Salah satu permasalahan yang paling sulit di atasi dari awal pengoperasian hingga sekarang ini adalah permasalahan mengenai kecelakaan yang melibatkan bus Transjakarta dengan pengguna jalan lainnya. Berdasarkan data yang penulis peroleh, setidaknya terjadi 89 kecelakaan selama tahun 2011. Sejalan dengan hal tersebut jumlah korban yang telah ditimbulkan adalah sebanyak 104 orang dengan rincian 22 orang korban luka berat, 50 orang luka ringan, dan 16 orang meninggal dunia. Selain itu, kecelakaan di jalur Transjakarta juga menimbulkan kerugian materil sebesar Rp364.900.000,00. Hal yang paling menarik untuk dicermati dalam kecelakaan di jalur Transjakarta adalah mengenai pertanggungjawaban secara pidana yang dibebankan kepada pengemudi bus Transjakarta. Hal tersebut wajar karena berdasarkan penelitian yang telah penulis lakukan hampir seluruh kejadian kecelakaan di jalur Transjakarta memerlukan pertanggungjawaban secara pidana dari para pelakunya, khususnya apabila terdapat korban jiwa dalam kecelakaan tersebut.

Pertanggungjawaban pidana mengenai kecelakaan yang terjadi di jalur Transjakarta pada dasarnya merupakan hal yang menarik karena tidak jarang kecelakaan yang melibatkan bus Transjakarta terjadi di dalam jalur yang khusus diperuntukan bagi bus Transjakarta itu sendiri. Hal tersebut terjadi karena minimnya ketaatan para pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas yang ada di jalan raya. Selain itu, hal yang cukup menarik adalah karena terdapat berbagai variabel yang mungkin terjadi di dalam suatu kecelakaan di jalur Transjakarta. Variabel-variabel yang mungkin terdapat dalam suatu kecelakaan dalam bus Transjakarta di antaranya:

1. Adanya kemungkinan kesalahan terbesar ada pada si pelaku tindak pidana itu sendiri, misalnya, supir mengantuk, menggunakan telepon genggam, atau faktor-faktor lain yang memungkinkan terjadinya kecelakaan;
2. Adanya kemungkinan kesalahan terbesar ada pada si korban, misalnya, korban masuk ke dalam jalur tersebut, korban memutar jalan yang terdapat perlintasan

bus Transjakarta secara tiba-tiba, korban tidak hati-hati dalam menyeberang jalan, dan faktor-faktor lain yang mungkin menyebabkan kecelakaan; dan

3. Adanya kemungkinan sama besarnya kesalahan baik dari korban maupun pelaku, ataupun kecilnya kadar kesalahan baik dari korban maupun pelaku, misalnya, korban ketika mengendarai motor terserempet pengendara lainnya. Kemudian, terjatuh dan masuk ke jalur Transjakarta dan terjadilah kecelakaan.

Apabila ketiga variabel di atas terjadi di luar jalur bus Transjakarta yang menyatu dengan jalur umumnya (menggunakan karpet merah) tentunya pembebanan pertanggungjawaban dalam kecelakaan tersebut akan sama halnya apabila terjadi suatu kecelakaan yang melibatkan kendaraan pada umumnya. Suatu hal yang menarik apabila ketiga variabel di atas terjadi dalam suatu jalur khusus bus Transjakarta yang dipisahkan oleh separator. Mengenai hal yang terakhir ini menjadi sangat menarik karena selama ini belum diketahui bagaimana penyelesaian masalah tersebut apabila hal tersebut memerlukan suatu bentuk pertanggungjawaban pidana.

Dalam membahas mengenai hal ini, perlu dilihat beberapa peraturan yang mengatur mengenai pengadaan Transjakarta itu sendiri. Hal ini diperlukan guna mencari apakah ada pengaturan khusus atau sanksi pidana khusus yang mengatur mengenai kecelakaan di jalur Transjakarta. Setelah penulis melakukan penelitian secara mendalam mengenai pengaturan khusus Transjakarta, yaitu Pergub No. 103 Tahun 2007 tidak ditemukan suatu aturan khusus mengenai sanksi pidana dalam suatu kecelakaan di jalur Transjakarta. Sejalan dengan hal tersebut, dalam wawancara yang dilakukan penulis dengan Kepala Seksi Pelayanan Masyarakat Kecelakaan Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisaris Polisi, Miyanto, beliau pun mengatakan bahwa segala kecelakaan yang terjadi di jalan raya akan tunduk pada undang-undang yang berlaku saat ini, yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini menunjukkan bahwa kecelakaan di jalur Transjakarta tunduk pada aturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu UU No. 22 Tahun 2009 dan tidak memiliki aturan maupun pengecualian khusus mengenai kecelakaan di jalur Transjakarta. Dengan demikian, dapat disimpulkan apabila terjadi kecelakaan di jalur

Transjakarta maka pertanggungjawaban secara pidana akan dituntut berdasarkan apa yang diatur di dalam Pasal 310 dan 311 undang-undang tersebut.

Tentunya, dalam proses memahami suatu permasalahan akan lebih mudah apabila disertai suatu contoh kasus kecelakaan di jalur Transjakarta. Selain kasus kecelakaan di jalur Transjakarta, akan turut diberikan pula kasus kecelakaan lalu lintas pada umumnya. Hal terakhir ini diberikan untuk melihat perbandingan penerapan UU No. 22 Tahun 2009 dalam kecelakaan lalu lintas pada umumnya dengan kecelakaan di jalur Transjakarta. Beberapa kasus tersebut akan turut dianalisis secara lebih lanjut oleh penulis di dalam bab 4 skripsi ini.



BAB 4

ANALISIS KASUS KECELAKAAN DI JALUR TRANSJAKARTA

4.1 Pengantar

Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, guna mempermudah pemahaman terhadap konsep kealpaan dalam kecelakaan di jalur Transjakarta maka akan diadakan suatu analisis mengenai beberapa contoh kasus kecelakaan di jalur Transjakarta dan satu contoh kasus kecelakaan di jalan umumnya. Ketiga kasus tersebut akan dilakukan analisis secara mendalam terkait unsur-unsur kesalahan dan hal-hal terkait yang dapat memberikan gambaran mengenai penerapan suatu kealpaan dalam suatu perkara lalu lintas. Analisis tersebut didasari pada teori-teori normatif terkait maupun berdasarkan hasil wawancara yang telah penulis lakukan dengan beberapa narasumber. Pada akhirnya, kedua macam kasus tersebut akan dibandingkan untuk melihat perbandingan penerapan kasus kecelakaan lalu lintas antara kasus kecelakaan di jalur Transjakarta dengan kasus kecelakaan pada kecelakaan lalu lintas di jalan umum.

4.2 Kasus Posisi

4.2.1 Kasus Kecelakaan Transjakarta

4.2.1.1 Kasus Kecelakaan Transjakarta di Jalan Mampang Prapatan

Kasus kecelakaan bus Transjakarta yang penulis ambil merupakan suatu contoh kasus yang terjadi antara bus Transjakarta dengan seorang pejalan kaki. Terdakwa dalam kasus kecelakaan ini adalah seorang supir perempuan bernama Merke Lourine Rumengan yang pada saat kejadian berusia 42 tahun, sedangkan korban dalam peristiwa ini adalah seorang siswa Sekolah Dasar bernama M. Rizky Firmansyah berusia 9 tahun. Peristiwa kecelakaan ini terjadi pada hari Rabu, 9 Februari 2011 sekitar pukul 10.50 WIB di Jalan Mampang Prapatan arah utara di depan Wisma Mampang sebelum *Shelter*¹⁵⁵ Busway Mampang Prapatan,

¹⁵⁵ *Shelter* merupakan suatu tempat pemberhentian bus Transjakarta untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Jakarta Selatan. Pada saat itu terdakwa tengah mengemudikan sebuah bus Transjakarta dengan nomor polisi B 7445 IX dengan trayek Ragunan-Dukuh Atas. Kondisi jalan umum padat pada saat kecelakaan terjadi, namun kondisi jalan di dalam jalur khusus bus Transjakarta lancar sehingga dengan leluasa terdakwa dapat memacu kendaraannya dengan kecepatan 30—40 km/jam.

Kejadian tersebut bermula ketika terdakwa tengah mengendarai bus Transjakarta tersebut di Jalan Mampang Prapatan arah utara sebelum *shelter busway* Mampang Prapatan dengan kecepatan sekitar 30—40 km/jam menuju ke Dukuh Atas. Pada saat yang bersamaan secara tiba-tiba korban yang baru saja pulang sekolah menyeberang jalan serta jalur bus Transjakarta tersebut. Ketika kejadian terjadi terdakwa tengah fokus melihat *shelter* Mampang Prapatan untuk berhenti dan menaik-turunkan penumpang sehingga ia kurang menyadari ada pejalan kaki yang tengah menyeberang. Hal itu menyebabkan kecelakaan tersebut tidak terelakan dan akhirnya korban tertabrak. Tabrakan tersebut menyebabkan korban terpental ke bagian depan kanan bus dalam posisi tertelungkup dengan hidung dan telinga yang mengeluarkan darah serta napas tersengal-sengal. Melihat kondisi korban, salah seorang saksi mata membawa korban ke Rumah Sakit Duren Tiga Jakarta Selatan. Korban meninggal dunia ketika sampai di rumah sakit. Berdasarkan hasil *Visum et Repertum* diketahui bahwa penyebab kematian korban adalah karena memar dan pembengkakan di kepala, memar dan luka lecet di lengan bawah kanan dan kiri, serta tangan kanan dan kiri yang diakibatkan kekerasan benda tumpul. Berdasarkan hal tersebut, akhirnya terdakwa ditangkap dan didakwa dengan Pasal 310 ayat (3) dan ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam persidangan, terdakwa membenarkan segala hal yang diungkapkan oleh jaksa dalam dakwaannya. Pada akhirnya, dalam tuntutan jaksa/penuntut umum hanya menuntut terdakwa atas pelanggaran Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 karena segala unsur dalam Pasal 310 ayat (4) tersebut telah terpenuhi sehingga jaksa / penuntut umum tidak perlu lagi membuktikan segala unsur di dalam Pasal 310 ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009. Dalam pertimbangannya,

majelis hakim mengungkapkan bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum yang diperoleh dari keterangan saksi-saksi dan keterangan terdakwa serta barang bukti yang diajukan ke persidangan terbukti bahwa semua unsur dalam dakwaan telah terpenuhi sehingga terdakwa dinyatakan telah secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan suatu tindak pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009, yaitu unsur barangsiapa dan karena salahnya menyebabkan matinya orang lain. Selain itu, di dalam pertimbangannya dinyatakan bahwa dalam hal ini tidak ditemukan unsur pemaaf maupun pembenar sehingga terdakwa mampu mempertanggungjawabkan apa yang telah dilakukannya. Dalam putusan ini, terdapat beberapa hal yang memberatkan maupun yang meringankan terdakwa, di antaranya adalah:

Hal-hal yang memberatkan:

Perbuatan terdakwa mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Hal-hal yang meringankan:

1. Terdakwa belum pernah dihukum;
2. Adanya perdamaian antara pihak keluarga dengan pihak terdakwa sehingga pihak keluarga korban tidak menuntut karena itu merupakan musibah;
3. Terdakwa mengakui secara terus terang perbuatannya;
4. Terdakwa menyesali perbuatannya dan berjanji tidak akan mengulangnya lagi; dan
5. Terdakwa merupakan tulang punggung keluarga.

Dalam putusannya, majelis hakim menyatakan terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana karena kelalaiannya mengakibatkan orang mati sehingga terdakwa dijatuhi pidana penjara selama enam bulan. Namun, di dalam putusannya, majelis hakim menyatakan bahwa hukuman tersebut tidak perlu dijalankan oleh terdakwa kecuali di kemudian hari ada perintah lain dalam putusan hakim bahwa terdakwa sebelum waktu percobaan selama satu tahun berakhir telah bersalah melakukan suatu tindak pidana.

4.2.1.2 Kasus Kecelakaan Transjakarta di Jalan Raya Bogor

Kasus kecelakaan Transjakarta yang kedua ini berbeda dengan kasus kecelakaan yang sebelumnya. Pada kasus kecelakaan ini, bus Transjakarta terlibat kecelakaan dengan sebuah sepeda motor kaisar¹⁵⁶ di Jalan Raya Bogor. Terdakwa dalam kasus kecelakaan ini bernama Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi, seorang laki-laki berusia 28 tahun yang bekerja sebagai seorang pengemudi bus Transjakarta, sedangkan korban dalam kasus ini adalah Awaludin Harahap yang merupakan korban meninggal dunia, Ammi Harahap yang merupakan korban luka berat, serta Arniati dan Nurhayati yang merupakan korban luka ringan. Kejadian ini bermula ketika terdakwa sedang mengemudikan bus Transjakarta dengan nomor polisi B 7316 IV dengan rute Kampung Melayu-Kampung Rambutan. Pada saat kejadian, terdakwa mengemudikan bus tersebut dari arah Kampung Melayu menuju Kampung Rambutan.

Sesampainya di depan Puskesmas Kramat Jati, terdakwa melihat ada sepeda motor kaisar warna merah dengan nomor polisi B 6907 KCF yang dikendarai oleh korban Awaludin Harahap dengan penumpang korban Ammi Harahap, Arniati, dan Nurhayati berjalan tepat di depan bus terdakwa. Pada saat itu, terdakwa dan korban tidak sedang berada dalam suatu jalur khusus bus Transjakarta melainkan sedang berada pada jalur karpet merah bus Transjakarta dan cuaca pada saat kejadian pun cerah. Sesampainya di depan kantor PLN Kramat Jati, terdakwa hendak mendahului sepeda motor korban melalui sisi kiri sepeda motor korban. Pada saat tengah mendahului motor korban, tiba-tiba di depan bus terdakwa terdapat sebuah mikrolet yang sedang menurunkan penumpang. Karena tidak memungkinkan untuk mengerem busnya, terdakwa secara cepat mencoba mengambil lajur kanan kembali untuk mendahului motor

¹⁵⁶ Sepeda motor kaisar merupakan sebuah bentuk sepeda motor dengan merk kaisar. Sepeda motor ini merupakan sebuah sepeda motor beroda tiga yang pada bagian belakangnya terdapat sebuah bak seperti halnya mobil bak (mobil *pick-up*) yang biasanya digunakan untuk membawa barang. Dalam perkembangannya, tidak jarang sepeda motor ini dimodifikasi sedemikian rupa untuk digunakan sebagai sarana pengangkut penumpang. Namun, dalam kasus ini, sepeda motor yang digunakan merupakan sebuah sepeda motor kaisar biasa dan tidak diperuntukan guna mengangkut penumpang.

korban. Hal tersebut menyebabkan badan sebelah kiri tengah bus yang dikendarai terdakwa menyerempet bagian bak motor korban hingga ke bagian badan kiri belakang bus yang dikendarai terdakwa dan sepeda motor korban terseert beberapa meter karena tersangkut pada ventilasi mesin bus Transjakarta korban. Setelah tersangkut dan terseret, motor korban terpental hingga membentur trotoar pembatas jalan dan tersangkut pada pagar pembatas jalan. Kejadian ini menyebabkan korban Awaludin Harahap terpelanting dan jatuh ke jalan raya. Pada saat kejadian, korban Awaludin Harahap masih dalam keadaan hidup namun dengan napas tersengal-sengal dan mengalami luka robek lecet di bagian wajah kiri dan kanan, luka lecet dan luka memar di dada kanan, luka robek di tangan kiri dan luka robek di bagian kaki sesuai dengan *Visum et Repertum* No.25/MR/IX/2010/RSU UKI. Sementara itu, korban lainnya masih berada di atas bak motor namun mengalami luka-luka. Korban Emmi Harahap mengalami gegar otak ringan, luka robek di belakang kepala, tungkai bawah kiri patah, luka robek tungkai kiri sesuai dengan *Visum et Repertum* No.19/MR/IX/2010/RSU UKI. Korban Arniati mengalami luka lecet tangan dan kaki sebelah kanan, dan korban Nurhayati mengalami cidera kepala ringan dan patah tulang dasar mata kaki sesuai *Visum et Repertum* No.20/MR/IX/2010/RSU UKI. Setelah menyerempet motor korban, terdakwa menghentikan busnya tepat di depan motor korban.

Berdasarkan hal tersebut, dalam kasus ini pihak jaksa / penuntut umum mendakwakan terdakwa secara kumulatif dengan Pasal 310 ayat (4), Pasal 310 ayat (3), dan Pasal 310 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009. Berdasarkan hal tersebut, penuntut umum menuntut terdakwa dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun penjara. Dalam putusannya, majelis hakim berpendapat bahwa terdakwa dalam hal ini telah memenuhi unsur dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 sehingga pada akhirnya majelis hakim menyatakan bahwa terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan suatu tindak pidana kealpaan yang menyebabkan hilangnya nyawa seseorang. Majelis hakim di dalam pertimbangannya menyebutkan bahwa walaupun terdapat suatu kesalahan dari

pihak korban namun hal itu tidak lantas menghapus unsur kekhilafan dalam perbuatan terdakwa.

Sebelum menjatuhkan putusannya, majelis hakim terlebih dahulu mempertimbangkan hal-hal yang meringankan maupun yang memberatkan terdakwa. Adapun hal yang meringankan dan memberatkan terdakwa adalah:

Hal-hal yang memberatkan:

Perbuatan terdakwa telah menyebabkan korban Awaludin Harahap meninggal dunia dan luka-luka berat dan ringan;

Hal-hal yang meringankan:

1. Terdakwa belum pernah dihukum;
2. Terdakwa berlaku sopan dipersidangan;
3. Terdakwa mengakui terus terang perbuatannya dan menyesalinya.

Berdasarkan semua pertimbangan tersebut, akhirnya majelis hakim sampai pada sebuah keyakinan bahwa terdakwa Tjutju Mury Prastyo Kriestadi terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “Karena kekhilafannya, menyebabkan orang lain meninggal dunia.” Berdasarkan hal tersebut, majelis hakim menjatuhkan hukuman kepada terdakwa dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 8 (delapan) bulan.

4.2.2 Kasus Kecelakaan di Jalan Umumnya (Bukan Transjakarta)

Kasus selanjutnya terjadi pada Rabu, 1 Juni 2011 sekitar pukul 08.00 WIB dengan terdakwa Salmon Damanik. Kejadian ini bermula ketika terdakwa tengah mengendarai bus metromini dengan nomor trayek 640 dengan trayek Tanahabang-Pasar Minggu yang dikerneti oleh Suratno. Ketika itu, bus melaju menuju Pasar Minggu dari arah Tanahabang, namun pada hari itu terdakwa tidak mengendarai kendaraannya sesuai dengan trayek yang seharusnya hingga Pasar Minggu. Pada hari itu, terdakwa menurunkan seluruh penumpangnya yang berjumlah sekitar 6 orang di pinggir jalan sekitar jalan menjelang putaran Pancoran. Hal ini merupakan suatu kebiasaan dari metromini S 640 untuk memutar pada putaran Pancoran di pagi hari. Sebelum menurunkan semua

penumpang, salah seorang penumpangnya, yaitu Budi Mulya Manurung terjatuh di Jalan Gatot Subroto arah ke timur dekat *traffic light* Pancoran, Jakarta Selatan. Sebelum kejadian, metromini tersebut sempat menurunkan salah seorang penumpangnya di depan gedung Bidakara, dan pada saat yang bersamaan, kernet bus telah menanyakan kepada seluruh penumpang apakah ada yang hendak turun lagi. Setelah menurunkan penumpang tersebut, metromini kemudian melaju dengan kecepatan sekitar 20 km/jam dan berpindah dari lajur satu ke lajur paling kanan jalan. Karena tengah berkonsentrasi dengan kondisi jalan yang ramai lancar serta terdakwa tidak melihat ada isyarat dari kernet ada penumpang yang hendak turun, terdakwa memacu kendaraannya seperti biasa. Ketika kendaraannya tengah melaju, tiba-tiba beberapa pengendara sepeda motor memberitahukan kepadanya bahwa ada salah seorang penumpangnya yang terjatuh. Mendengar hal tersebut, terdakwa segera menghentikan kendaraannya dan menghampiri korban untuk melihat keadaan korban. Pada saat itu, korban dalam keadaan sadar dan hanya mengeluh kepalanya sedikit pusing. Ketika hendak dibawa ke rumah sakit, korban menolak namun *ambulance* dari unit pelayanan masyarakat Polda Metro Jaya datang dan membawa korban ke RS Tebet karena menderita cedera di bagian kepala hingga harus mendapatkan perawatan lebih lanjut. Akhirnya, korban dipindah ke RS UKI Jakarta. Kondisi korban terus menurun maka pada tanggal 4 Juni 2011 sekitar pukul 20.35 WIB korban meninggal dunia. Berdasarkan hasil *Visum et Repertum* yang dikeluarkan RS Tebet No. 02/VI/RST/UGD/2011 dengan diagnosa cidera kepala berat yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. Hal ini diperkuat dengan sertifikat medis RSU FK UKI yang menerangkan penyebab kematian korban adalah karena cedera kepala berat. Berdasarkan hal tersebut, terdakwa didakwa atas pelanggaran Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam persidangan pihak jaksa/penuntut umum menghadirkan beberapa saksi yang memperkuat apa yang diungkapkan jaksa/penuntut umum di dalam dakwaannya. Pada pertimbangannya, majelis hakim menerangkan bahwa

terdakwa telah melanggar Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 dengan unsur-unsur sebagai berikut:

1. Barangsiapa
2. Karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas
3. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia

Adapun dalam kasus ini hal yang memberatkan dan meringankan terdakwa adalah:

Hal-hal yang memberatkan terdakwa:

Perbuatan terdakwa mengakibatkan korban meninggal dunia

Hal-hal yang meringankan terdakwa:

1. Terdakwa mengakui terus terang dan menyesali perbuatannya; dan
2. Terdakwa belum pernah dihukum.

Berdasarkan hal tersebut, pihak majelis hakim memutuskan bahwa terdakwa dinyatakan telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana tanpa dan melawan hukum karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Adapun pada akhirnya majelis hakim menjatuhkan pidana kepada terdakwa dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan denda sebesar Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah). Selain itu, majelis hakim juga menetapkan apabila denda tersebut tidak dibayar, diganti dengan pidana kurungan selama 2 (dua) bulan, serta menetapkan masa penahanan yang telah dijalani terdakwa dikurangi seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan, serta memerintahkan terdakwa tetap berada di tahanan.

4.3 Analisis Putusan

Pada bagian ini, ketiga kasus di atas akan dianalisis berdasarkan teori-teori yang ada dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Analisis pada bagian ini akan dibagi ke dalam tiga hal yang utama, yaitu analisis berdasarkan unsur, analisis mengenai keterkaitan jalur Transjakarta dalam suatu kecelakaan lalu lintas, dan analisis berdasarkan beberapa hukum terkait di luar aturan mengenai tindak pidana kealpaan namun tetap terkait pada penerapan hukum dalam suatu tindak pidana

kealpaan. Untuk mempermudah dalam analisis kasus-kasus tersebut, ketiga nama terdakwa dalam bab ini akan disingkat menggunakan inisial dari masing-masing terdakwa. Terdakwa atas nama Merke Lourine Rumengan akan disingkat menjadi terdakwa ML, terdakwa atas nama Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi disingkat menjadi terdakwa TM, dan terdakwa atas nama Salmon Damanik akan disingkat menjadi terdakwa SD.

4.3.1 Analisis Unsur

Suatu tindak pidana tentunya tidak terlepas dari setiap unsur-unsur terkait yang menyebabkan suatu tindakan dapat dibebankan suatu beban pertanggungjawaban pidana. Permasalahan pertama terkait unsur dalam ketiga contoh kasus di atas adalah mengenai unsur pasal yang dibebankan kepada para terdakwa, yaitu Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009. Pada ketiga kasus ini, hanya pada kasus terdakwa SD sajalah yang menguraikan unsur Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 secara cukup tepat; sedangkan dalam kedua kasus lainnya untuk menguraikan unsur dari Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009, pihak majelis hakim menggunakan unsur Pasal 359 KUHP, yaitu unsur barangsiapa dan unsur karena kesalahannya/kelalaiannya menyebabkan matinya seseorang. Seharusnya dalam menguraikan unsur mengenai Pasal 310 ayat (4), majelis hakim menggunakan unsur-unsur sebagai berikut:

1. Setiap orang;

Unsur setiap orang pada dasarnya tidaklah berbeda dengan pengertian dari unsur barangsiapa di dalam KUHP. Unsur ini merupakan suatu unsur yang menunjukkan subjek dari suatu tindak pidana yang memiliki arti bahwa siapa saja dapat dibebankan pertanggungjawaban pidana apabila orang tersebut melanggar ketentuan sebagaimana diatur di dalam pasal ini. Pembebanan pertanggungjawaban ini pun tentunya tidak terlepas dari kemampuan bertanggung jawab si pelaku.

Dalam ketiga kasus di atas, unsur ini telah terpenuhi dengan terpenuhinya unsur barangsiapa dalam putusan tersebut. Dalam putusan

tersebut, dikemukakan bahwa berdasarkan semua fakta yang terungkap dipersidangan mengenai identitas dari terdakwa yang bersesuaian dengan apa yang dikemukakan oleh pihak penyidik kepolisian dan pihak jaksa/penuntut umum dalam surat dakwaannya yang dibenarkan oleh terdakwa. Selain itu, dalam ketiga kasus ini, tidak terdapat suatu dasar yang menghapuskan pertanggungjawaban pidana pada masing-masing terdakwa. Hal ini didasari pada kesadaran bahwa ketika tindak pidana ini terjadi, ketiga terdakwa dalam keadaan sehat akal dan tidak memiliki suatu penyakit jiwa tertentu yang memengaruhi pikirannya untuk mempertimbangkan tindakan yang telah mereka lakukan. Selain itu, ketiga terdakwa dalam kasus ini merupakan orang yang telah dewasa. Hal ini karena dalam ketiga kasus tersebut, para terdakwa mampu menyadari, mengerti, dan mampu menentukan kehendak atas perbuatannya tersebut. Selain itu, hal ini juga karena terdakwa telah berusia lebih dari 18 tahun.

2. Yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;

Hal ini berarti bahwa kecelakaan yang timbul dalam tindak pidana sebagaimana diatur di dalam Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009 ini terjadi di luar kehendak si pelaku. Kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian si pelaku dalam mengemudikan kendaraannya. Kendaraan dalam pasal ini hanya terbatas pada kendaraan bermotor saja. Kendaraan bermotor di dalam UU No. 22 Tahun 2009 disebutkan sebagai suatu kendaraan di jalan yang terdiri atas kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.¹⁵⁷ Artinya, kendaraan bermotor di dalam pasal ini adalah semua kendaraan yang menggunakan mesin sebagai penggeraknya dan menggunakan jalan dalam pengoperasiannya, sedangkan kereta api tidak digolongkan sebagai suatu kendaraan bermotor karena menggunakan rel dalam pengoperasiannya.

¹⁵⁷ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, *op. cit.*, Pasal 1 angka 8.

Dalam ketiga kasus di atas, unsur mengemudikan kendaraan bermotor ini tidaklah dituliskan di dalam pertimbangan putusannya. Hal ini sungguh disayangkan karena dalam unsur ini merupakan suatu unsur yang cukup penting guna memberikan penekanan limitasi pertanggungjawaban pidana atas suatu tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Unsur ini mencoba membatasi pembebanan pertanggungjawaban pidana pada suatu kecelakaan lalu lintas hanya dapat dibebankan kepada seseorang yang mengemudikan kendaraan bermotor saja. Unsur ini juga merupakan suatu unsur yang memberikan pengaturan secara lebih spesifik dalam UU No. 22 Tahun 2009 apabila dibandingkan dengan penerapan pengaturan mengenai kealpaan di dalam KUHP. Apabila dikaitkan dengan ketiga kasus di atas, ketiga terdakwa tentu telah memenuhi ketiga unsur ini. Hal ini berdasarkan bahwa pada saat kejadian tersebut terjadi, para terdakwa tengah mengendarai sebuah armada bus berupa bus Transjakarta dengan nomor polisi B 7445 IX pada kasus terdakwa ML dan bus Transjakarta dengan nomor polisi B 73 16 IV pada kasus terdakwa TM, serta armada bus metromini bernomor polisi B 7736 EG pada kasus terdakwa SD. Ketiga bus tersebut merupakan suatu bentuk kendaraan yang digerakkan dengan suatu peralatan mekanik berupa mesin dan tidak berjalan di atas suatu rel, tetapi berjalan di atas sebuah jalan aspal. Hal ini tentunya sesuai dengan definisi mengenai kendaraan bermotor yang diatur dalam Pasal 1 angka 8 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan hal tersebut, pengertian atas kendaraan bermotor telah terpenuhi dan unsur mengendarai kendaraan bermotor pun telah terpenuhi.

Selain itu, unsur mengendarai kendaraan di dalam pasal ini terdapat salah satu bagian dari unsur merupakan unsur terpenting di dalam rumusan Pasal 310 ayat (4) itu sendiri. Hal ini karena unsur ini merupakan suatu unsur yang menentukan bentuk dari kesalahan atas suatu tindak pidana yang diatur di dalam pasal ini. Dalam unsur ini, dikemukakan bahwa kesalahan yang diatur di dalam pasal ini merupakan suatu bentuk kealpaan. Seperti halnya

suatu bentuk tindak pidana, dalam suatu kealpaan pun terdapat beberapa unsur yang perlu dipenuhi atas suatu perbuatan agar perbuatan tersebut dapat dikualifikasikan sebagai suatu bentuk kealpaan dan bukan kesengajaan. Seperti yang telah dikemukakan dalam bab sebelumnya, dikatakan bahwa menurut MvT kealpaan memiliki tiga buah unsur, yaitu:

1. Kekurangan pemikiran yang diperlukan (*gebrekken het nodige denken*);
2. Kekurangan pengetahuan/pengertian yang diperlukan (*gebrek aan de nodige kennis*); dan
3. Kekurangan dalam kebijaksanaan yang diperlukan.

Dalam ketiga kasus ini, unsur dari tindak pidana kealpaan tersebut, terlihat berdasarkan kesalahan yang dilakukan oleh tiap-tiap terdakwa ketika para terdakwa mengendarai kendaraan yang mereka kemudikan. Kesalahan yang dilakukan oleh terdakwa ML adalah terdakwa terlalu fokus kepada shelter berikutnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpangnya sehingga terdakwa ML tidak melihat korban ketika menyeberang dan menyebabkan terjadinya kecelakaan tersebut. Hal ini tentunya menunjukkan kurangnya pemikiran terdakwa ML bahwa apabila terdakwa ML terlalu fokus pada shelter selanjutnya maka terdakwa ML akan mengenyampingkan fokus terhadap jalan tersebut dan memungkinkan terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas. Hal ini tentunya berkaitan dengan unsur kealpaan yang kedua mengenai kurangnya pengetahuan yang diperlukan. Unsur ini terpenuhi berdasarkan kesalahan tersebut karena sebagai seorang pengemudi bus sudah sepatutnya ia mengetahui bahwa terdapat suatu kemungkinan jalur yang tengah dikemudikannya tersebut dilalui oleh kendaraan lain maupun orang yang hendak menyeberang jalan. Kesalahan yang dilakukan oleh terdakwa ML itu pun pada dasarnya telah menunjukkan kurangnya kebijaksanaan terdakwa dalam mengemudikan sebuah kendaraan bermotor. Sebagai pengemudi yang bijak, sudah sepatutnya terdakwa tetap fokus pada jalan yang ada di depannya dan tidak terfokus pada keadaan lainnnya yang mungkin dapat mengurangi

konsentrasinya ketika mengemudikan kendaraan bermotor. Hal ini pun sejalan dengan pikiran penyidik dalam perkara kecelakaan lalu lintas yang menyatakan bahwa seorang pengemudi sudah sepatutnya berkonsentrasi ketika mengendarai kendaraan bermotor. Konsentrasi ketika mengendarai kendaraan bermotor tercermin dalam kemampuan pengemudi untuk terus fokus melihat ke jalan ketika mengendarai kendaraannya dan memperkirakan kemungkinan hal yang akan terjadi, seperti orang yang hendak menyeberang, kendaraan yang hendak berputar, dan hal lainnya yang mungkin dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.¹⁵⁸

Pada kasus dengan terdakwa TM bentuk kesalahannya yang terdakwa lakukan adalah terdakwa TM pada saat kejadian secara terburu-buru mencoba mendahului korban melalui jalur kiri namun ketika tengah mendahului, terdapat angkutan kota di depannya yang sedang berhenti. Akhirnya, terdakwa TM kembali mengambil jalur sebelah kanan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tersebut. Pada kasus ini, unsur dalam kealpaan terdakwa terbagi dalam beberapa hal. Unsur kurang berpikir dari terdakwa tercemin ketika terdakwa mengambil jalur kiri untuk mendahului korban tanpa memikirkan kemungkinan adanya kendaraan lain pada jalur kiri. Untuk unsur kurangnya pengetahuan dan kebijaksanaan terdakwa, terlihat ketika terdakwa secara tiba-tiba kembali ke jalur kanan untuk menghindari angkutan kota dan menyebabkan terjadinya kecelakaan. Hal ini didasarkan pada suatu pikiran bahwa seorang pengemudi sudah sepatutnya memiliki suatu pengetahuan untuk memperkirakan ukuran kendaraan yang tengah didahului sebelum kembali ke jalur semula, sedangkan dalam kasus ini terdakwa tidak dapat memperhitungkan hal tersebut dan karena panik terdakwa serta merta membelokkan kendaraannya kembali ke jalur kanan jalan. Hal ini pun menunjukkan kurangnya kebijaksanaan terdakwa TM karena ia lebih memilih

¹⁵⁸ Hal ini berdasarkan pada wawancara yang penulis lakukan dengan Bapak Komisaris Polisi H. Miyanto, S. H., M. M. selaku Kepala Seksi Layanan Masyarakat Kecelakaan Lalu Lintas Ditlantas Polda Metro Jaya, yang penulis lakukan pada Selasa, 20 Maret 2012 di Kantor Direktorat Lalu Lintas Polisi Daerah Metro Jaya.

mengambil lajur kanan yang lebih besar memungkinkan timbulnya suatu tindak pidana dibanding mengerem kendaraannya untuk menghentikan laju kendaraannya yang mungkin hanya menimbulkan luka-luka ringan pada para penumpang bus tersebut.

Dalam kasus dengan terdakwa SD, kesalahan korban berupa korban tidak menutup kedua pintu bus ketika bus sedang berjalan. Unsur kurangnya pemikiran terdakwa SD dalam hal ini terlihat jelas karena apabila ia tidak menutup pintu bus tersebut maka terdapat suatu kemungkinan terjatuhnya penumpang bus tersebut ataupun kemungkinan turunnya penumpang tanpa memberitahukan terdakwa SD ataupun kernet bus tersebut. Kesalahan yang dilakukan oleh terdakwa SD ini juga membuktikan bahwa terdakwa tidak mengerti kemungkinan yang akan terjadi apabila terdakwa tetap membuka pintu bus. Terdakwa hanya memandang hal ini sebagai suatu hal yang sudah umum terjadi bahwa pintu bus yang terbuka merupakan suatu hal yang biasa dalam sistem transportasi di Indonesia. Namun, hal ini dalam hukum pidana dipandang sebagai suatu hal yang salah dan kurang bijaksana. Hal ini tentunya bertentangan dengan kewajiban seorang pengemudi untuk melindungi keselamatan penumpangnya. Pada dasarnya, kewajiban seorang pengemudi dalam melindungi keselamatan penumpangnya sangatlah luas dan tidak hanya sebatas mengemudikan dengan baik untuk menghindari terjadinya kecelakaan. Kewajiban melindungi penumpang ini juga mencakup usaha-usaha untuk melindungi keselamatan penumpangnya dari hal-hal membahayakan yang mungkin terjadi yang memiliki hubungan secara langsung dengan kendaraan pelaku, misalnya, menutup pintu kendaraan, mengecek instansi listrik yang mungkin menyebabkan korslet, memperbaiki jendela yang pecah, dan lain sebagainya. Namun, melindungi keselamatan penumpang dari bahaya tindak pidana yang mungkin dilakukan oleh penumpang lainnya tidak dapat digolongkan sebagai kewajiban seorang pengemudi dalam melindungi penumpangnya. Pada dasarnya, dalam menjatuhkan putusan pidana pada kasus seperti ini hakim akan berpegang pada yurisprudensi berdasarkan

putusan Kasasi No.36.K/Pid/1986 tertanggal 22 Desember 1986, kasasi atas putusan PN Bandung dengan nomor perkara 52/Pid.BV/1985 tanggal 22 Oktober 1985.

Apabila dikaji secara lebih mendalam berdasarkan ketiga unsur kealpaan yang dikaitkan dengan kesalahan ini, terlihat bahwa unsur kealpaan ini didasari pada suatu hal yang melekat pada diri para terdakwa. Hal ini merupakan suatu yang dapat dikatakan sebagai suatu syarat subjektif yang akan menjadi salah satu cara seorang hakim dalam menilai kealpaan dalam suatu perkara kealpaan.¹⁵⁹ Syarat subjektif ini merupakan suatu syarat yang melekat pada keadaan diri seorang pelaku yang akan dibandingkan dengan tingkat kehati-hatian pada keadaan yang sama pada orang pada umumnya maupun keadaan yang seharusnya terjadi. Dalam kasus ini, terlihat bahwa berdasarkan penguraian unsur kealpaan tersebut semua unsur yang diungkapkan di atas melekat pada diri para terdakwa yang mencerminkan suatu unsur subjektif mengambil andil yang lebih besar dalam menyebabkan terjadinya kecelakaan dibanding dengan unsur objektif.

Selain ketiga unsur di atas, salah satu hal yang menentukan suatu kealpaan adalah mengenai *willens en wettens* atau kehendak dan mengetahui. Dalam suatu kealpaan, tidak akan ditemui suatu kehendak atas tindak pidana yang terjadi, pelaku hanya sepatutnya menginsyafi apabila ia melakukan suatu perbuatan tersebut dapat menimbulkan suatu tindak pidana. Apabila kita melihat ketiga kasus ini, terlihat secara jelas bahwa dalam kasus tersebut para terdakwa memang tidak pernah menghendaki adanya kecelakaan tersebut. Para terdakwa dalam hal ini hanya sepatutnya menginsyafi bahwa apabila ia tidak mengemudikan kendaraannya secara hati-hati maka kecelakaan mungkin saja terjadi. Dalam ketiga kasus ini, terlihat bahwa dalam hal ini para terdakwa memang tidak berkehendak atas suatu tindak pidana yang terjadi,

¹⁵⁹ Hal ini berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis dengan Bapak Bagus Irawan S. H., M. H., salah seorang hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, yang dilakukan pada Rabu, 18 April 2012 di Gedung Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

namun terdakwa sepatutnya menginsyafi bahwa tindakan yang mereka lakukan mungkin menimbulkan suatu tindak pidana.

Berdasarkan penguraian di atas, unsur mengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas maka terlihat bahwa unsur tersebut telah terpenuhi oleh para terdakwa. Hal ini pun membuktikan bahwa terdakwa telah melakukan suatu kesalahan dengan bentuk kealpaan. Hal ini terbukti berdasarkan keterangan terdakwa yang bersesuaian dengan alat bukti lainnya sehingga berdasarkan hal tersebut maka unsur 'Yang mengemudi Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas' telah terpenuhi.

3. Yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Unsur ini menunjukkan akibat dari kecelakaan itu sendiri. Dalam pasal ini, akibat dari kecelakaan yang terjadi adalah meninggalnya korban atau dapat diartikan sebagai hilangnya nyawa seseorang. Berdasarkan apa yang telah dikemukakan di muka persidangan, unsur ini telah terpenuhi. Dalam kasus pertama, hal ini dibuktikan dengan adanya surat keterangan kematian No. 11/1.755.3/2001 yang menerangkan bahwa M. Rizki Firmansyah pada 9 Februari 2011 sekitar pukul 11.15 telah meninggal di rumah sakit. Selain itu, berdasarkan hasil *Visum et Repertum* Nomor 008/VER/RSA/008-II/2011 pada 9 Februari 2011 yang ditandatangani oleh dr. Linda Lestari dengan kesimpulan pada korban anak laki-laki berusia 9 tahun ini ditemukan memar dan pembengkakan di kepala, memar dan luka lecet pada lengan bawah kanan kiri serta tangan kanan dan kiri akibat kekerasan benda tumpul. Luka-luka tersebut telah menimbulkan kematian korban. Apabila dikaitkan dengan teori mengenai kausalitas dapat ditarik kesimpulan bahwa penyebab terdekat atau paling memungkinkan menyebabkan kematian yang dialami oleh korban tersebut adalah karena tabrakan yang terjadi antara korban dengan bus yang dikemudi oleh terdakwa. Hal ini sesuai dengan teori kausalitas, yaitu *condito sine quanon* yang umumnya digunakan oleh hakim di Indonesia dalam memutuskan suatu perkara pidana. Hal ini diperkuat dengan keterangan

saksi Muhamad Budi Setiawan yang melihat kejadian tersebut serta keterangan yang dikemukakan oleh terdakwa di muka persidangan. Berdasarkan hal ini, terlihat bahwa pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan tersebut dapat dibebankan kepada terdakwa karena penyebab dari kematian yang terjadi pada korban adalah karena tertabrak oleh bus yang dikendalikan oleh terdakwa. Sementara itu, dalam kasus kedua sebagaimana dikemukakan dalam pertimbangan majelis hakim dikemukakan bahwa berdasarkan *Visum et Repertum* No. 25/MR/IX/2010/RSU UKI dan dihubungkan dengan keterangan saksi-saksi sehingga majelis hakim berpendapat bahwa meninggalnya korban diakibatkan oleh terbenturnya kepala korban pada saat terjatuh dari sepeda motornya ketika terserempet oleh bus yang dikemudikan terdakwa. Hal ini membuktikan bahwa berdasarkan hal tersebut kematian yang dialami oleh korban benar-benar merupakan suatu akibat yang disebabkan atas tindakan yang telah dilakukan oleh terdakwa.

Berdasarkan uraian mengenai unsur-unsur dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009, terlihat bahwa para terdakwa memang telah memenuhi unsur-unsur dalam pasal tersebut. Hal ini tentunya berimbas pada pembebanan pertanggungjawaban pidana pada masing-masing terdakwa atas tindakan yang telah mereka lakukan. Selain itu, dapat disimpulkan bahwa dalam merumuskan unsur-unsur Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 kerap kali hakim masih menguraikannya menggunakan unsur dalam Pasal 359 KUHP. Hal ini sesungguhnya merupakan suatu bentuk penyimpangan karena terdapat perbedaan mendasar antara unsur dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 dengan unsur dalam Pasal 359 KUHP. Pengaturan unsur-unsur dalam Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 memiliki suatu perbedaan yang mengatur secara lebih spesifik mengenai tindak pidana kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas dibanding dengan kealpaan yang diatur dalam KUHP. Selain analisis berdasarkan unsur dari tindak pidana itu sendiri, pada bagian ini, juga dilakukan analisis mengenai

tingkat, bentuk, dan kesalahan korban sebagai salah satu penyebab terjadinya kecelakaan.

Ketiga perkara tersebut berdasarkan unsur tindak pidana yang telah dikemukakan pada masing-masing putusan merupakan suatu bentuk tindak pidana kealpaan yang menyebabkan hilangnya nyawa seseorang. Apa yang telah dilakukan oleh ketiga terdakwa merupakan suatu bentuk kealpaan dengan tingkatan kealpaan berat (*culpa lata*). Hal tersebut karena kealpaan yang dilakukan oleh para terdakwa memungkinkan adanya suatu pembedaan terhadap apa yang dilakukannya. Selain itu, dalam hal ini, akibat yang ditimbulkan atas perbuatan yang dilakukan para terdakwa secara umum dinilai sebagai suatu hal yang besar, yaitu hilangnya nyawa seseorang. Hal yang sangat disayangkan terkait dengan tingkatan kealpaan adalah pada ketiga kasus ini, tidak terdapat suatu pertimbangan mengenai tingkatan kealpaan ini sebagai suatu pertimbangan penjatuhan berat ringannya putusan para terdakwa. Para hakim dalam kasus ini sama, tidak menyinggung suatu pertimbangan mengenai tingkatan kealpaan ini untuk menentukan berbagai aspek dalam pembedaan para terdakwa.

Selain tingkatan dari kealpaan suatu kealpaan, juga mengenal adanya dua bentuk kealpaan, yaitu kealpaan yang disadari (*bewuste culpoos*) dan kealpaan yang tidak disadari (*unbewuste culpoos*). Dalam ketiga putusan, hal ini sangat sulit untuk menentukan tingkatan dari kealpaan ini sendiri karena dalam proses pemeriksaan, baik itu penyidikan maupun persidangan, baik polisi, jaksa/penuntut umum maupun hakim, sama sekali tidak memperhatikan dan menanyakan kepada para terdakwa mengenai suatu kesadaran terdakwa akan kemungkinan terjadinya tindak pidana sebagai suatu patokan untuk menentukan tingkatan kealpaan ini. Namun, apabila dilihat berdasarkan kasus posisi pada masing-masing kasus dan berdasarkan fakta-fakta yang dikemukakan di muka persidangan, ketiga kasus ini dapat digolongkan sebagai suatu kealpaan yang disadari atau suatu bentuk *bewuste culpoos*. Terdakwa ML menyatakan bahwa dia sama sekali tidak membayangkan bahwa ada kemungkinan korban menyeberang jalan. Terdakwa ML dalam hal ini terlalu fokus dengan shelter

selanjutnya sehingga ia tidak berkonsentrasi terhadap jalan dan keadaan sekitar yang akan dilalui serta tidak membayangkan bahwa ada kemungkinan pejalan kaki yang akan menyeberang jalan.

Hal serupa juga dialami oleh terdakwa SD. Dalam keterangannya dan diperkuat dengan keterangan saksi, Suratno sebagai kernet bus tersebut, diketahui bahwa apa yang dilakukan oleh korban dengan tiba-tiba turun merupakan suatu hal yang sama sekali tidak dibayangkan olehnya. Menurut terdakwa SD, suatu hal yang biasa apabila kedua buah pintu metromini selalu terbuka dan biasanya apabila ada seorang penumpang yang hendak turun dari bus tersebut, penumpang akan memberikan suatu isyarat atau memberitahu kernet bus untuk kemudian memberikan kode kepada pengemudi bahwa ada penumpang yang hendak turun. Dalam kasus ini, korban Budi Mulya Manurung tiba-tiba saja turun dari bus tersebut tanpa memberitahukan hal tersebut kepada kernet maupun terdakwa sehingga korban pada akhirnya terjatuh. Keterangan terdakwa ML dan terdakwa SD yang menyatakan bahwa mereka tidak memikirkan akibat yang mungkin terjadi tersebut tidaklah memberikan pengertian bahwa apa yang telah mereka lakukan dapat digolongkan sebagai suatu kealpaan yang tidak disadari. Hal ini karena dalam suatu bentuk kealpaan yang tidak nampak kesadaran pada yang berbuat atas kemungkinan tentang akibat perbuatannya itu, padahal ia tidak boleh membiarkan kemungkinan itu. Pada dasarnya, ia dianggap telah membayangkan kemungkinan tersebut beserta akibat-akibatnya, hanya saja ia tidak percaya bahwa akibat-akibat itu akan terjadi. Mungkin orang tersebut terlalu percaya pada ketangkasannya ataupun pengalamannya ataupun dapat pula orang tersebut mempertaruhkan segalanya kepada nasib baiknya sehingga ia tidak percaya akan kemungkinan yang akan terjadi.¹⁶⁰

Pada kedua kasus ini, terlihat bahwa dalam kasus terdakwa ML, terdakwa terlalu percaya bahwa kemungkinan tersebut tidak akan terjadi sehingga ia terlalu fokus pada shelter berikutnya dan tidak memperhatikan jalan, sedangkan dalam

¹⁶⁰ M. Tresna, *Op.cit*, hlm. 68

kasus terdakwa SD, terlihat bahwa terdakwa terlalu percaya pada pengalamannya bahwa dalam mengendarai metromini tidaklah perlu pintu bus tersebut ditutup. Hal ini sesuai dengan keterangan terdakwa dan keterangan saksi Suratno yang mengatakan bahwa hal tersebut merupakan suatu kebiasaan. Hal inilah yang mendasari pemikiran bahwa dalam kedua kasus ini, lebih tepat digunakan tingkatan kealpaan yang disadari dibandingkan dengan kealpaan yang tidak disadari. Dalam suatu kealpaan yang disadari, seorang pelaku tidak menyadari sama sekali akan kemungkinan tindak pidana tersebut terjadi sehingga terdapat suatu ketunaan berpikir yang sewajarnya dalam diri pelaku. Dalam kasus ini, pelaku masih dapat membayangkan kemungkinan akan terjadinya tindak pidana tersebut, namun pelaku tidak mengindahkan hal tersebut sebagaimana alasan yang dikemukakan sebelumnya.

Hal yang sedikit berbeda terdapat dalam kasus dengan terdakwa TM. Pada kasus dengan terdakwa TM, terlihat bahwa bentuk kealpaan yang terdapat dalam kasus ini juga merupakan suatu bentuk kealpaan yang disadari. Hal ini berdasarkan kesalahan yang telah dilakukan oleh terdakwa TM berupa pada saat kejadian terdakwa secara terburu-buru mencoba mendahului korban melalui jalur kiri. Namun, ketika tengah mendahului, terdapat angkutan kota di depannya yang sedang berhenti. Akhirnya, terdakwa TM kembali mengambil jalur sebelah kanan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tersebut. Berdasarkan kesalahan tersebut, terlihat bahwa terdakwa TM telah melakukan suatu kealpaan yang disadari, di mana dalam hal ini terdakwa mempercayai bahwa berdasarkan pengalamannya dan ditunjang dengan ketangkasannya atau kemampuannya mendahului menggunakan jalur kiri merupakan hal yang biasa. Terdakwa TM seharusnya dapat memperhitungkan kemungkinan yang terjadi. Akan tetapi, dalam hal ini ia mengenyampingkan kemungkinan tersebut dan tetap melakukan hal tersebut karena ia percaya bahwa pengalaman dan kemampuannya telah cukup menjanjikan untuk melakukan hal tersebut.

Hal yang sedikit membedakan antara kasus terdakwa TM dengan kedua terdakwa lainnya adalah dalam kasus terdakwa TM, irisan terdekat bentuk

kealpaan yang dilakukan olehnya adalah dengan suatu bentuk *dolus eventualis* dan juga suatu kesembronoan. Kesalahan dari terdakwa tersebut memberikan suatu gambaran yang berbeda dengan suatu bentuk kesembronoan. Hal ini karena apabila terdakwa berbuat sembrono terdakwa TM sama sekali tidak akan memperhitungkan hal-hal apapun yang mungkin akan terjadi. Namun, pada kenyataannya, terdakwa memikirkan kemungkinan akibat yang timbul, tetapi terdakwa menampilkan kemungkinan tersebut. Hal ini terlihat berdasarkan keterangan bahwa sebelum mendahului korban, terdakwa TM telah mencoba memberi isyarat dengan membunyikan klakson sebanyak tiga kali. Namun, karena korban bergeming dengan klakson tersebut maka terdakwa mengambil jalur kiri untuk mendahuluinya. Hal ini terlihat bahwa dalam diri terdakwa, terdapat suatu waktu yang memikirkan kemungkinan akan terjadinya kecelakaan tersebut. Namun, pada akhirnya ia mengenyampingkan hal tersebut berdasarkan pada pengalaman dan kemampuannya dalam mengemudikan bus. Dengan demikian, hal ini tidak dapat digolongkan sebagai suatu bentuk kesembronoan karena dalam suatu kesembronoan pelaku sama sekali tidak membayangkan kemungkinan yang terjadi, ia hanya mementingkan keegoisannya dan bertindak sesuai kemauannya. Dalam kasus ini, hal tersebut tidak terpenuhi karena terdakwa telah membayangkan adanya suatu akibat yang mungkin terjadi. Apabila dibandingkan dengan suatu bentuk *dolus eventualis* hal ini merupakan suatu hal yang cukup berbeda walaupun di antara keduanya terdapat kesamaan tentang terdakwa yang memikirkan adanya kemungkinan atas suatu akibat yang akan terjadi. Perbedaan terlihat berdasarkan sikap batin terdakwa. Terdakwa mengenyampingkan pikiran akan kemungkinan akibat yang timbul karena ia percaya akan kemampuan dan pengalamannya. Sebagai seorang supir bus Transjakarta, terdakwa cukup sering atau mungkin sering sekali melewati trayek tersebut dengan menggunakan bus Transjakarta sehingga ia mengenyampingkan hal tersebut dan berpikir akan pengalaman dan kemampuannya dalam mengendarai bus Transjakarta di jalur tersebut. Hal ini yang menyebabkan ini berbeda dengan suatu *dolus eventualis*. Dalam suatu *dolus eventualis*, terdakwa

tidak mengenyampingkan kemungkinan adanya akibat tersebut, tetapi ia mengambil risiko atas adanya akibat yang mungkin terjadi.

Tidak dapat dipungkiri dalam ketiga kasus kecelakaan di atas, terdapat kesalahan dari pihak korban yang turut ambil bagian dalam terjadinya kecelakaan tersebut. Kesalahan dari tiap korban dalam kasus tersebut menyebabkan terjadinya kecelakaan tersebut tentunya tidaklah kecil dan dapat dikatakan memiliki nilai yang hampir sederajat dengan kesalahan dari masing-masing terdakwa itu sendiri. Seperti halnya dalam kecelakaan pada kasus dengan terdakwa ML, kesalahan korban terlihat sangat besar. Dalam kasus ini, korban menyeberang jalan tanpa menggunakan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang telah disediakan dan menyeberang secara berlari. Walaupun dalam UU No. 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa setiap pengemudi kendaraan wajib menjamin keselamatan pejalan kaki dan memperkirakan serta mendahulukan pejalan kaki apabila hendak menyeberang jalan. Namun, dalam kasus ini, kecelakaan korban juga cukup besar. Seperti yang telah dikemukakan bahwa penyebab kecelakaan terjadi adalah karena terdakwa tidak fokus ke arah jalan dan hanya fokus kepada shelter berikutnya untuk menurunkan penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa lokasi kejadian tidak jauh dari shelter Transjakarta, sedangkan seperti yang telah diketahui bahwa pada suatu shelter Transjakarta pasti disediakan suatu fasilitas penyeberangan, baik itu JPO maupun *zebra cross*. Korban dalam kasus ini tidak menggunakan fasilitas penyeberangan yang ada dan memilih untuk menyeberang jalan secara sembarangan sehingga menyebabkan kecelakaan ini terjadi. Berdasarkan hal ini, korban telah mengenyampingkan ketentuan dalam Pasal 132 ayat (1) huruf a UU No. 22 Tahun 2009. Hal ini menunjukkan bahwa dalam hal ini, kesalahan dari korban mengambil andil yang cukup besar pada proses terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Tidak ubahnya dengan kasus pertama, pada kasus dengan terdakwa TM, kesalahan dari korban pun turut mengambil andil yang cukup besar dalam proses terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada kasus ini, kesalahan korban terlihat ketika apa yang telah dilakukan oleh korban disesuaikan dengan Pasal 108 ayat (2) dan

ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009. Pasal 108 ayat (2) disebutkan bahwa lajur kanan jalan hanya diperuntukan untuk mendahului kendaraan di depannya dan apabila diperintahkan oleh petugas kepolisian, sedangkan dalam ayat (3) disebutkan bahwa sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan. Apabila dibandingkan dengan apa yang terjadi dalam kasus ini terlihat bahwa terdapat kesalahan dari pihak korban yang menyebabkan kecelakaan ini terjadi. Korban Awaludin Harahap mengendarai sepeda motornya dengan kecepatan rendah di lajur kanan. Selain itu, terdakwa sebelum mendahului sepeda motor korban telah mencoba memberitahu korban dengan membunyikan klakson dengan maksud agar korban memberikan jalan untuk didahului, tetapi hal itu tidak diindahkan oleh korban.

Pada kasus terakhir dengan terdakwa SD, terlihat pula terdapat kesalahan korban yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tersebut. Korban dalam kasus ini turun dari bus yang dikendarai terdakwa tanpa terlebih dahulu memberikan isyarat ataupun memberi tahu kernet bus, Suratno, agar kernet memberikan isyarat kepada terdakwa untuk menghentikan busnya. Kesalahan lain dari korban adalah korban sendiri dalam kasus ini adalah korban hendak berhenti pada jalur yang tidak terdapat halte pemberhentian. Hal ini tentunya sungguh tidak sesuai karena sebuah angkutan umum hanya dapat menaik-turunkan penumpang pada halte atau tempat yang disediakan. Berdasarkan hal tersebut, terlihat bahwa dalam ketiga kasus kecelakaan lalu lintas ini, setiap korban memiliki andil cukup besar dalam penyebab terjadinya kecelakaan tersebut.

Ketiga hal tersebut, yakni tingkatan kealpaan, bentuk kealpaan, dan kesalahan korban merupakan berbagai hal yang bisa memengaruhi berat ringannya penjatuhan pidana dalam suatu perkara pidana.¹⁶¹ Seorang hakim sebaiknya memberikan sebuah pertimbangan berdasarkan ketiga hal di atas sebelum ia menjatuhkan suatu hukuman pidana kepada terdakwa yang tengah

¹⁶¹ Hal ini berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan dengan Bapak Amin Sutikno S. H., M. H. pada Rabu, 20 Juni 2012 di Gedung Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

melakukan suatu kealpaan dan diajukan ke meja persidangan. Pada tiga putusan yang dianalisis, hal ini tidak terlihat sama sekali dalam pertimbangan hakim sebelum menjatuhkan putusan kepada ketiga terdakwa. Hal ini sungguh disayangkan karena apabila hal ini dikaji secara mendalam dalam kasus-kasus tersebut, hakim akan lebih mudah untuk menentukan berat ringannya pidana yang dapat dijatuhkan kepada para terdakwa dengan mempertimbangkannya dari berbagai aspek. Dengan dipertimbangkannya ketiga hal ini pun, rasa keadilan tentunya akan lebih terpenuhi karena terdakwa diharapkan tahu alasan-alasan apa saja yang secara mendetil yang menyebabkan si terdakwa dijatuhi suatu pemindaan.

4.3.2 Analisis Mengenai Jalur Transjakarta Pada Suatu Kecelakaan Lalu Lintas

Dipisahkannya jalur bus Transjakarta dengan pengguna jalan lainnya tentu menimbulkan masalah-masalah baru yang tidak dapat dihindari. Salah satu masalahnya adalah adanya kecelakaan di jalur Transjakarta yang disebabkan oleh minimnya kesadaran pengguna jalan lainnya terhadap aturan yang ada mengenai jalur Transjakarta tersebut. Salah satu bentuk kurangnya kesadaran tersebut adalah masih banyaknya pengguna jalan lain yang memasuki jalur Transjakarta karena dinilai lebih lancar dan bebas dari kemacetan. Hal ini diperparah dengan masih banyaknya pejalan kaki yang menyeberang sembarangan. Apabila dipandang berdasarkan aspek hukum, penggunaan jalur Transjakarta oleh kendaraan lain selain bus Transjakarta merupakan suatu bentuk pelanggaran sebagaimana diatur di dalam Pasal 287 UU No. 22 Tahun 2009. Hal ini seolah memberikan suatu dasar pembebasan beban pertanggungjawaban pidana bagi pengemudi bus Transjakarta yang terlibat dalam suatu kecelakaan di jalur Transjakarta. Pikiran tersebut disimpulkan karena suatu kecelakaan dalam jalur Transjakarta tidak akan terjadi apabila kendaraan tersebut tidak memasuki jalur bus Transjakarta tersebut. Masuknya kendaraan tersebut ke dalam jalur Transjakarta merupakan suatu bentuk pelanggaran atas aturan yang berlaku. Hal

tersebut seolah menjadi suatu komitmen bagi si pengendara ataupun pengemudi untuk siap menanggung sebuah risiko kecelakaan dengan bus Transjakarta. Pola pandang seperti ini akan berimplikasi pada suatu beban pertanggungjawaban pidana seorang pengemudi bus Transjakarta yang terlibat suatu kecelakaan lalu lintas. Dengan pola pandang seperti ini, seolah membuat kecelakaan yang terjadi dalam suatu jalur bus Transjakarta mirip dengan kecelakaan dalam jalur kereta api, di mana pengemudi Transjakarta akan dengan mudah dibebaskan dari suatu beban pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan yang terjadi. Pada bab ini, akan dibahas secara mendalam mengenai jalur Transjakarta dalam suatu kecelakaan lalu lintas.

Sebagaimana telah dikemukakan di dalam bab sebelumnya, pengadaan jalur Transjakarta didasari pada Pasal 1 angka 13 Jo. Pasal 7 Pergub No. 103 Tahun 2007. Selain itu, pengadaan ini diatur pula di dalam Peraturan Gubernur Nomor 173 Tahun 2010 Tentang Prosedur Penetapan Operator Bus Transjakarta Busway dalam Pasal 1 angka 10. Selain dalam peraturan gubernur pengadaan jalur Transjakarta ini, juga diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 diakomodir dengan adanya Pasal 93 ayat (2) huruf a dan Pasal 158 ayat (2). Keberlakuan aturan-aturan tersebut pada dasarnya tidak serta merta menjadikan bus Transjakarta sebagai jalur khusus yang benar-benar mutlak. Hal ini karena suatu jalur bus Transjakarta tetap melintasi perempatan-perempatan jalan pada umumnya. Selain itu terdapat beberapa jalur bus Transjakarta yang menyatu dengan jalur pada umumnya. Hal utama yang menyebabkan jalur khusus yang dimiliki oleh Transjakarta tidaklah merupakan suatu jalur khusus yang sebenarnya adalah karena dalam pengoperasiannya suatu bus Transjakarta tetap tunduk pada aturan-aturan lalu lintas pada umumnya. Selain itu, dengan diakomodirnya pengadaan bus Transjakarta ini dalam UU No. 22 Tahun 2009 menyebabkan pengoperasian bus Transjakarta tetap tunduk pada aturan-aturan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 ini pun tidak diatur suatu pengaturan khusus mengenai kecelakaan bus Transjakarta. Hal ini tentunya memiliki implikasi bahwa dalam hal terjadi kecelakaan, bus Transjakarta sama

sekali tidak mendapatkan suatu perlakuan maupun penerapan suatu aturan khusus sehingga proses yang diterapkan tidak ubahnya proses penegakan hukum pada kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan lainnya.¹⁶²

Apabila dibandingkan dengan kecelakaan di jalur kereta api, kecelakaan lalu lintas di jalur khusus Transjakarta tidaklah dapat disamakan. Hal ini karena suatu jalur Transjakarta bukanlah suatu bentuk jalur yang sejak dari awal diperuntukan sebagai suatu jalur khusus yang hanya dapat digunakan oleh bus Transjakarta layaknya jalur kereta api. Jalur bus Transjakarta pada awalnya hanyalah sebuah jalan umum yang digunakan oleh masyarakat yang kemudian diberi suatu pembatas berupa separator untuk memisahkan jalurnya dengan jalur umumnya. Selain itu, dalam suatu kecelakaan kereta api dengan pengguna jalan lainnya terdapat suatu dasar pembenar, yaitu dengan adanya aturan-aturan di dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian¹⁶³ (UU No. 23 Tahun 2007). Dasar pembenar di dalam UU No. 23 Tahun 2007 ini diatur dalam Pasal 3 dan penjelasan Pasal 3 mengenai definisi dari kata “aman” di dalam pasal tersebut. Pasal tersebut mengatakan bahwa:

Pasal 3

Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Penjelasan

Yang dimaksud dengan “aman” adalah terhindarnya perjalanan kereta api akibat faktor eksternal, baik berupa gangguan alam maupun manusia.

¹⁶² Hal ini berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan dengan Bapak Komisaris Polisi H. Miyanto, S. H., M. M. selaku Kepala Seksi Layanan Masyarakat Kecelakaan Lalu Lintas Ditlantas Polda Metro Jaya, yang penulis lakukan pada Selasa, 20 Maret 2012 di Kantor Direktorat Lalu Lintas Polisi Daerah Metro Jaya.

¹⁶³ Indonesia, *Undang-Undang Tentang Perkeretaapian*, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, LN Nomor 65 TLN Nomor 4722.

Hal ini diperkuat dengan Pasal 181 ayat (1) dan Pasal 199 yang mengatur mengenai larangan dan sanksi atas pelanggaran aturan tersebut. Pasal-pasal tersebut menyebutkan bahwa:

Pasal 181

- (1) Setiap orang dilarang:
- a. Berada di ruang manfaat jalur kereta api;
 - b. Menyeret, menggerakkan, meletakkan, atau memindahkan barang di atas rel atau melintas jalur kereta api; atau
 - c. Menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api.

Pasal 199

Setiap orang yang berada diruang manfaat jalan kereta api, menyeret barang di atas atau melintasi jalur kereta api tanpa hak, dan menggunakan jalur kereta api yang dapat mengganggu perjalanan kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 181 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp15.000.000,00 (lima belas juta rupiah)

Hal tersebut menunjukkan bahwa di dalam UU No. 23 Tahun 2007 diatur secara jelas bahwa perjalanan kereta api merupakan suatu bentuk moda transportasi yang perjalanannya harus bebas dari segala macam gangguan, dalam hal ini khususnya gangguan eksternal. Hal ini tercermin dengan adanya aturan-aturan tersebut yang mengatur mengenai suatu upaya untuk mengamankan perjalanan kereta api dari gangguan eksternal.

Pasal-pasal di atas tentunya tidak menjelaskan secara jelas mengenai perbedaan konsep pertanggungjawaban pidana antara seorang masinis dengan seorang pengemudi bus Transjakarta. Perbedaan konsep pertanggungjawaban pidana antara seorang masinis dan pengemudi bus Transjakarta akan terlihat jelas di dalam Pasal 88 UU No. 23 Tahun 2007. Pasal tersebut menyebutkan bahwa:

Pasal 88

Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dan/atau pihak ketiga yang disebabkan oleh pengoprasian prasarana perkeretaapian apabila:

- a. Pihak yang berwenang menyatakan bahwa kerugian bukan disebabkan kesalahan pengoperasian prasarana perkeretaapian; dan/atau
- b. Terjadi keadaan memaksa.

Dalam hal ini yang dimaksud dengan penyelenggara prasarana perkeretaapian berdasarkan Pasal 1 angka 16 adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian. Sebuah penyelenggara prasarana perkeretaapian merupakan pihak yang menugaskan seorang awak sarana perkeretaapian, di mana seorang masinis merupakan bagian dari awak sarana perkeretaapian itu sendiri. Berdasarkan pasal tersebut, terlihat bahwa seorang masinis sebagai bagian dari penyelenggara prasarana perkeretaapian dapat dibebaskan dari segala pertanggungjawaban atas kerugian yang dialami oleh pihak ketiga selama terdapat suatu pernyataan dari pihak yang berwenang. Hal inilah menurut beliau yang menyebabkan dapat dipidanya seorang pengemudi bus Transjakarta apabila dibandingkan dengan seorang masinis kereta api.

Pasal 88 UU No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian pada dasarnya merupakan salah satu bentuk dasar pembenaran hapusnya pemidanaan bagi masinis apabila terjadi suatu kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan dari pihak korban. Hal ini tentunya sungguh berbeda dengan suatu kecelakaan di jalur Transjakarta. Pengaturan mengenai Transjakarta tidak mengatur mengenai hal ini. Selain itu, legitimasi akan jalur khusus Transjakarta itu sendiri menjadi penyebab tetap dapat dipertanggungjawabkannya seorang pengemudi bus Transjakarta atas kecelakaan lalu lintas. Pengadaan bus Transjakarta itu sendiri merupakan amanah dari peraturan gubernur yang dikeluarkan oleh Pemda DKI Jakarta. Hal ini tentunya timpang dengan dasar dari penegakan hukum lalu lintas yang didasarkan pada suatu bentuk peraturan perundang-undang, yaitu UU No. 22 Tahun 2009. Selain itu, pengaturan mengenai Transjakarta sendiri tidaklah memberikan suatu aturan yang jelas. Dalam aturan tersebut, hanya terdiri dari aturan-aturan secara umum yang menyebabkan legitimasi dari Transjakarta itu sendiri yang dirasa masih kurang. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 itu sendiri tidak terdapat suatu pengaturan secara spesifik mengenai suatu kecelakaan yang

terjadi di dalam suatu jalur Transjakarta (jalur bus khusus). Oleh sebab itu, dalam kasus ini pertimbangan majelis hakim mengenai tidak adanya dasar pemaaf dan pembenar adalah suatu pertimbangan yang tepat.

Berdasarkan analisis yang telah dikemukakan tersebut, dapat disimpulkan bahwa jalur Transjakarta bukanlah merupakan suatu jalur khusus dan dapat dikatakan sebagai suatu jalur umum biasa. Jalur umum ini hanya dibatasi dengan sebuah separator dan dilengkapi dengan sebuah rambu yang mengkhususkan jalur tersebut digunakan hanya oleh bus Transjakarta. Hal ini tentunya tidaklah berbeda dengan konsep pengaturan lajur di Jalan Jendral Sudirman Jakarta Selatan, di mana pada Jalan Jendral Sudirman pengendara sepeda motor dan angkutan kota diwajibkan menggunakan lajur kiri, dan lajur cepat hanya diperuntukan untuk mobil pribadi dan apabila terjadi pelanggaran akan hal tersebut maka pihak kepolisian dapat memberikan sanksi berupa tilang sehingga dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum dalam jalur Transjakarta bukanlah suatu legitimasi bahwa jalur tersebut merupakan suatu jalur steril yang hanya benar-benar dilalui oleh bus Transjakarta saja. Hal ini berarti setiap pengemudi bus Transjakarta tidak bisa dengan seenaknya menggunakan jalur tersebut dan tetap harus memikirkan unsur kehati-hatian dalam mengemudikan kendaraannya.

Pengaturan mengenai jalur ini juga berimplikasi pada samanya beban pertanggungjawaban pidana para pengemudi Transjakarta yang terlibat kecelakaan lalu lintas di jalur Transjakarta. Setiap pengemudi Transjakarta yang terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas tetap akan tunduk pada aturan lalu lintas yang ada, yaitu UU No. 22 Tahun 2009 dan akan menjalani proses yang ada sebagaimana diatur di dalam undang-undang tersebut. Hal ini pada akhirnya akan membedakan penegakan hukum di jalur Transjakarta dengan jalur kereta api. Hal ini diamini oleh para aparat penegak hukum, yaitu Ditlantas Polda Metro Jaya selaku penyidik dalam suatu perkara kecelakaan lalu lintas¹⁶⁴ dan Hakim selaku ketua pengadilan dalam suatu proses acara pidana.¹⁶⁵

¹⁶⁴ Hal ini berdasarkan hasil wawancara yang penulis lakukan dengan Bapak Komisaris Polisi H. Miyanto, S. H., M. M. selaku Kepala Seksi Layanan Masyarakat Kecelakaan Lalu Lintas Ditlantas

4.3.3 Analisis Hukum Terkait Suatu Kecelakaan Lalu Lintas

Pada bagian ini, akan dibahas mengenai beberapa penerapan hukum terkait dalam kasus ini yang menyimpang dari aturan hukum yang ada serta analisis suatu aturan terkait yang berkaitan dengan kealpaan di luar dari unsur-unsur kealpaan itu sendiri. Hal yang pertama yang dapat dianalisis berkaitan dengan hal ini adalah mengenai perdamaian para pihak sebagai salah satu upaya meringankan putusan pidana seorang terdakwa dalam kecelakaan lalu lintas.

Hal ini tertuang di dalam poin kedua, hal yang meringankan terdakwa dalam putusan terdakwa ML. Poin kedua menyebutkan bahwa adanya perdamaian antara pihak keluarga dengan pihak terdakwa sehingga pihak keluarga korban tidak menuntut karena itu merupakan musibah. Dalam wawancara yang penulis lakukan dengan pihak Transjakarta melalui telepon¹⁶⁶, diketahui bahwa operator bus Transjakarta kerap kali melakukan suatu upaya perdamaian kepada pihak keluarga. Hal ini biasanya dilakukan dengan cara pemberian sejumlah uang sebagai santunan bagi pihak korban terhadap musibah yang terjadi. Dengan adanya perdamaian ini, diharapkan pihak korban dapat menarik tuntutan. Dalam suatu perkara pidana tentunya penarikan tuntutan dari pihak korban dalam suatu tindak pidana laporan tidak serta merta menghentikan perkara yang tengah diperiksa ataupun diadili. Oleh sebab itu, penarikan tuntutan ini dimasukkan ke dalam suatu pertimbangan hakim mengenai hal-hal yang dapat meringankan terdakwa. Sejalan dengan hal yang penulis kemukakan, dalam wawancara yang

Polda Metro Jaya, yang penulis lakukan pada Selasa, 20 Maret 2012 di Kantor Direktorat Lalu Lintas Polisi Daerah Metro Jaya.

¹⁶⁵ Hal ini berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis dengan Bapak Bagus Irawan S. H., M. H., salah seorang hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, yang dilakukan pada Rabu, 18 April 2012 di Gedung Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

¹⁶⁶ Wawancara yang dilakukan penulis dengan pihak Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) Transjakarta dilakukan penulis melalui telepon pada tanggal 3 April 2012 pukul 14.35 WIB. Pada awalnya, penulis pun hendak melakukan wawancara dengan pihak BLUD Transjakarta, namun upaya penulis untuk mewujudkan hal tersebut sangatlah sulit. Hal ini karena pihak BLUD Transjakarta seolah menutup diri untuk memberikan informasi kepada penulis. Akhirnya, penulis hanya dapat memperoleh informasi singkat melalui telepon dengan salah seorang di bagian humas BLUD Transjakarta.

penulis lakukan dengan bapak Amin Sutikno¹⁶⁷, beliau mengemukakan bahwa karena *Restorative Justice* belum berlaku, dalam hukum pidana maka hakim umumnya memasukkan suatu perdamaian sebagai salah satu klausul yang meringankan terdakwa. Secara lebih lanjut beliau mengemukakan bahwa dalam pertimbangannya hakim akan mempertimbangkan suatu perdamaian dalam suatu perkara lalu lintas. Pertimbangan atas perdamaian ini pada akhirnya akan memberikan keyakinan pada seorang hakim untuk memberikan hukuman yang lebih ringan dari yang seharusnya. Menurutnya, hal ini didasari atas pemikiran bahwa pihak korban telah bisa menerima apa yang terjadi.

Perdamaian para pihak terlihat pada putusan hakim mengenai perkara ini. Seperti yang diketahui, seorang hakim memiliki kewenangan untuk menilai suatu perkara dan menentukan hukuman bagi terdakwa sehingga dengan adanya perdamaian ini diharapkan dalam menjatuhkan putusan terhadap suatu perkara majelis hakim dapat memberikan keputusan yang lebih ringan karena pihak keluarga korban merasa hal ini merupakan suatu musibah. Dalam perkara ini pada akhirnya terdakwa hanya dijatuhi pidana penjara selama enam bulan. Namun, di dalam putusannya majelis hakim menyatakan bahwa hukuman tersebut tidak perlu dijalankan oleh terdakwa kecuali dikemudian hari ada perintah lain dalam putusan hakim bahwa terdakwa sebelum waktu percobaan selama satu tahun berakhir telah bersalah melakukan suatu tindak pidana.

Hal ini berbanding terbalik ketika dibandingkan dengan perkara pada putusan kedua dengan terdakwa TM. Pada perkara ini, tidak tercapai suatu kesepakatan antara pihak terdakwa dengan korban. Proses negosiasi dalam hal ini tidak tercapai karena dalam tahap negosiasi pihak korban merasa uang ganti kerugian yang diberikan oleh pihak terdakwa dinilai terlalu kecil dan tidak sepadan dengan apa yang terjadi pada korban. Melanjutkan sebagaimana diungkapkan sebelumnya, pihak terdakwa pada kasus ini berupaya melakukan suatu negosiasi dengan memberikan uang santunan sebesar Rp20.000.000,00 (dua

¹⁶⁷ Beliau adalah salah satu hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Wawancara ini penulis lakukan pada Rabu, 20 Juni 2012 di gedung Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

puluh juta rupiah). Namun, hal ini ditolak oleh korban karena dinilai terlalu kecil. Sayangnya, upaya negosiasi dan perdamaian yang dilakukan oleh pihak Transjakarta hanya dilakukan sekali pada keesokan hari setelah kecelakaan tersebut terjadi. Setelah upaya tersebut gagal maka pihak Transjakarta tidak melakukan upaya perdamaian lain, bahkan menurut pengacara korban seluruh biaya perawatan korban, suaminya serta kedua korban lainnya ditanggung oleh masing-masing korban bahkan hingga biaya pemakaman korban Awaludin Harahap biaya ditanggung oleh korban dan keluarganya. Selain itu, dalam hal ini pihak terdakwa pun tidak melakukan suatu upaya lain untuk menjenguk maupun datang dalam prosesi pemakaman korban Awaludin Harahap sehingga membuat pihak keluarga korban mengajukan perkara perdata atas kasus ini. Informasi ini penulis peroleh dari penasehat hukum korban Ferdinand Rajagukguk S. H. pada saat mencari kasus di Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Pernyataan dari kuasa hukum korban ini seolah diperkuat dengan pernyataan saksi Arniati di muka persidangan yang menyatakan bahwa pihak terdakwa tidak melakukan suatu upaya untuk mempertanggungjawabkan secara personal atas perbuatannya tersebut kepada masing-masing korban. Dalam kasus ini, majelis hakim akhirnya menjatuhkan pidana penjara selama 1 (satu) tahun 8 (delapan) bulan dikurangi masa tahanan. Begitu juga pada kasus dengan terdakwa SD, yang tidak melakukan suatu upaya perdamaian sebagai jalan memperingan hukuman terdakwa.

Sistem perdamaian dalam suatu perkara lalu lintas ini tentunya menguntungkan pihak Transjakarta yang memiliki suatu sistem manajemen yang rapih. Sistem pengelolaan bus Transjakarta dinaungi oleh sebuah lembaga resmi, yaitu pihak operator trayek bus Transjakarta yang bertanggung jawab kepada pihak pemda melalui BLUD Transjakarta busway. Dengan sistem pengelolaan yang terorganisasi ini, mempermudah bus Transjakarta dalam hal proses negosiasi untuk melaksanakan amanat mengenai kewajiban dan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum menjadi terkelola lebih baik. Hal ini tercermin dengan adanya proses negosiasi

yang dilakukan dalam kedua perkara bus Transjakarta tersebut, walaupun dalam salah satu kasus upaya negosiasi tersebut gagal.

Pada dasarnya ganti kerugian yang diberikan oleh sebuah perusahaan jasa angkutan umum maupun supir bus yang terlibat dalam suatu kecelakaan merupakan suatu hal yang wajib dilakukan oleh pihak yang telah menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini didasarkan pada Pasal 236 UU No. 22 Tahun 2009. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa:

Pasal 236

- (1) Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Berdasarkan aturan tersebut, terlihat bahwa undang-undang ini mencoba memfasilitasi hal yang selama ini tidak ada dalam suatu aturan mengenai perkara lalu lintas. Hal ini bertujuan untuk memberikan keuntungan bagi korban dalam suatu kecelakaan lalu lintas sehingga memungkinkan pihak korban untuk melakukan suatu permohonan kepada majelis hakim untuk memohon suatu ganti kerugian kepada pihak terdakwa yang telah menyebabkan terjadinya kecelakaan. Hal yang sangat disayangkan terkait dengan ketentuan dalam pasal ini adalah tidak terdapat suatu aturan yang jelas mengenai ganti kerugian dalam perkara kecelakaan lalu lintas. Hal ini tentunya membingungkan karena apakah ganti kerugian yang dimaksud dalam pasal ini sebatas pada ganti kerugian materil atukah termasuk pula ganti kerugian imateril pada korban. Hal ini tentunya akan berimplikasi pada bagaimana tahapan pengajuan dan permohonan ganti kerugian itu sendiri. Pasal ini hanya mengemukakan bahwa ganti kerugian tersebut besarnya dapat ditentukan berdasarkan putusan pengadilan, sedangkan tidak dikemukakan bahwa yang dimaksud dengan putusan pengadilan ini adalah suatu putusan pengadilan pidana atau diajukan kembali secara perdata. Selain itu, dalam

hukum Indonesia, dikenal beberapa hal berkaitan dengan ganti kerugian, baik yang diatur dalam KUHAP, *Kitab Undang-undang Hukum Perdata* (KUHP) maupun yang diatur dalam beberapa undang-undang lainnya. Hal ini pun nantinya akan berimplikasi pada aturan mana yang akan digunakan terkait ganti kerugian dalam perkara lalu lintas. Dalam hal ini, dapat disimpulkan bahwa perlu ada suatu aturan lebih lanjut mengenai ganti kerugian dalam Pasal 236 UU No. 22 Tahun 2009. Hal ini bertujuan untuk mempermudah seorang korban mengajukan haknya dalam suatu perkara kecelakaan lalu lintas.

Hal yang sangat disayangkan terkait dengan kasus ini adalah mengenai limitasi yang diatur dalam ayat kedua pasal tersebut. Sebaiknya, limitasi tersebut dihapus dan diperluas mencakup seluruh ketentuan di dalam Pasal 229 UU No. 22 Tahun 2009. Hal ini tentunya bertujuan untuk mempermudah adanya suatu upaya penengah antara kedua belah pihak. Dengan adanya pasal ini, seharusnya buntutnya jalur perdamaian dalam perkara terdakwa TM dapat ditengahi oleh pihak majelis hakim dengan menentukan besaran ganti kerugian dalam amar putusannya. Selain itu, dalam kasus terdakwa SD, pihak korban dapat memperoleh suatu ganti kerugian dari pihak terdakwa melalui suatu putusan pengadilan. Oleh sebab itu, berdasarkan pasal ini maka sudah sepatutnya pihak majelis hakim mulai menggunakan pasal ini sebagai suatu dasar hukum untuk menentukan besaran ganti kerugian yang benar-benar pantas bagi korban dalam suatu perkara lalu lintas.

Selain itu, dalam kasus-kasus ini hal yang paling sangat disayangkan adalah tidak adanya usaha dari pihak korban untuk memperoleh bantuan dana dari pemerintah sebagaimana diamanatkan oleh UU No. 22 Tahun 2009 di dalam paragraf 2 tentang Kewajiban dan Tanggung Jawab Pemerintah. Dalam Pasal 238 ayat (2) disebutkan bahwa Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas. Sejalan dengan kewajiban tersebut dalam Pasal 239 diatur mengenai kewajiban pemerintah untuk mengembangkan suatu program asuransi kecelakaan lalu lintas dan membentuk suatu perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan dengan

pengaturan undang-undang. Hal ini pada dasarnya telah lama dilakukan oleh pemerintah dengan dibentuknya Lembaga Asuransi Jasa Raharja melalui Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 Tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dan beberapa Peraturan Pemerintah terkait yang mengatur lebih lanjut. Dalam kasus terdakwa SD berdasarkan ketentuan dalam UU No. 33 Tahun 1964 Jo. PP No. 17 Tahun 1965 para korban dapat memperoleh santunan dari pihak pemerintah melalui Asuransi Jasa Raharja. Hal ini dikarenakan dalam kasus ini korban Budi Mulya Manurung, S. Kom merupakan penumpang dari metromini yang dikendarai oleh terdakwa sehingga dalam hal ini korban tergolong sebagai pihak yang memperoleh santunan berdasarkan ketentuan ini; sedangkan para korban dalam kasus Terdakwa ML dan TM, juga merupakan korban yang dilindungi dalam lingkup perlindungan Asuransi Jasa Raharja. Hal ini sesuai dengan apa yang diatur dalam UU No. 34 Tahun 1964 Jo. PP No. 18 Tahun 1965.¹⁶⁸ Adapun besaran yang ditentukan oleh pihak Jasa Raharja dalam suatu kecelakaan lalu lintas adalah:¹⁶⁹

Tabel. 4.1

Besaran santunan bagi korban kecelakaan lalu lintas

Jenis Santunan	Angkutan Umum	
	Darat/Laut	Udara
Meninggal Dunia	Rp 25.000.000,-	Rp 50.000.000,-
Catat Tetap (maksimal)	Rp 25.000.000,-	Rp 50.000.000,-
Biaya Rawatan (maksimal)	Rp 10.000.000,-	Rp 25.000.000,-

¹⁶⁸ Semua informasi dalam paragraf ini dapat dilihat didalam situs resmi Asuransi Jasa Raharja dengan domain www.jasaraharja.co.id

¹⁶⁹ Jasa Raharja, *Jumlah santunan*, <http://www.jasaraharja.co.id/layanan/jumlah-santunan>, diakses pada hari Kamis, Tanggal 12 Juli 2012, Pukul 16.06 WIB

Biaya Penguburan	Rp 2.000.000,-	Rp 2.000.000,-
------------------	----------------	----------------

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa para korban yang meninggal dunia dapat memperoleh uang santunan sebesar Rp 25.000.000,- sedangkan dalam kasus terdakwa TM korban lain di luar korban meninggal dunia yaitu istri korban Emi Hermina Harahap dapat memperoleh uang santunan dari pemerintah hingga Rp 25.000.000,- sedangkan korban lainnya yaitu Arniati dan Nurhayati dapat mendapat santunan hingga Rp. 10.000.000,-. Guna memperoleh santunan dari pihak Jasa Raharja para korban kecelakaan perlu melakukan tahapan sebagai berikut:¹⁷⁰

A. Cara Memperoleh Santunan

1. Menghubungi kantor Jasa Raharja terdekat
2. Mengisi formulir pengajuan dengan melampirkan :
 - 1) Laporan Polisi tentang kecelakaan Lalu Lintas dari Unit Laka Satlantas Polres setempat dan atau dari instansi berwenang lainnya.
 - 2) Keterangan kesehatan dari dokter / RS yang merawat.
 - 3) KTP / Identitas korban / ahli waris korban.
 - 4) Formulir pengajuan diberikan Jasa Raharja secara cuma-cuma

B. Bukti Lain yang Diperlukan

- a. Dalam hal korban luka.luka
Kuitansi biaya rawatan dan pengobatan yang asli dan sah.
- b. Dalam hal korban meninggal dunia
Surat kartu keluarga / surat nikah (bagi yang sudah menikah)

Berdasarkan hal diatas maka jelas terlihat bahwa seorang yang menjadi korban dalam suatu kecelakaan lalu lintas mendapat sebiah perlindungan dari pihak pemerintah. Namun hal yang sangat disayangkan melalui gambaran dalam kasus-kasus dalam penelitian ini, tidak terlihat suatu upaya dari pihak korban

¹⁷⁰ Jasa Raharja, *Prosedur Santunan*, <http://www.jasaraharja.co.id/layanan/prosedur-santunan> diakses pada hari Kamis, tanggal 12 Juli 2012, Pukul 16.07 WIB

untuk melakukan suatu upaya pengajuan asuransi kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh pemerintah. Hal ini sungguh disayangkan karena dalam suatu kecelakaan pihak korban merupakan pihak yang dirugikan sehingga asuransi terhadap korban kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu hal penting yang perlu diperhatikan.

Hal paling akhir yang dapat dianalisis dalam kasus ini adalah terkait salahnya penerapan suatu konsep mengenai surat dakwaan dalam putusan atas nama terdakwa TM. Dalam kasus tersebut pihak jaksa/penuntut umum mendakwa terdakwa TM secara kumulatif dengan Pasal 310 ayat (4), Pasal 310 ayat (3), dan Pasal 310 ayat (2). Pada suatu bentuk dakwaan kumulatif pada dasarnya seorang hakim dibebankan untuk menguraikan unsur dari tiap-tiap pasal yang didakwakan untuk kemudian menentukan beratnya hukuman yang akan dijatuhkan. Dalam kasus ini, pihak majelis hakim hanya menguraikan salah satu pasal dari tiga buah pasal yang didakwakan. Hal ini didasari atas alasan karena unsur dari salah satu pasal terpenuhi maka majelis hakim tidak perlu melakukan pemeriksaan terhadap unsur pasal lainnya. Hal ini dilakukan pada suatu bentuk dakwaan alternatif ataupun dakwaan primair-subsidair sehingga dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa terjadi suatu kesalahan dalam melakukan suatu pemeriksaan unsur dalam kasus perkara atas nama terdakwa SD.

4.4 Perbandingan Kasus Kecelakaan Transjakarta dengan Kasus Kecelakaan di Jalan Umumnya

Setelah menganalisis segala hal yang terkait dengan ketiga kasus tersebut, pada bagian ini akan dibuat suatu perbandingan atas perkara kecelakaan lalu lintas yang terjadi dalam jalur Transjakarta berbanding dengan kecelakaan di jalan umum. Untuk mempermudah hal tersebut, perbandingan atas ketiga kasus ini akan dibuat dalam sebuah tabel perbandingan.

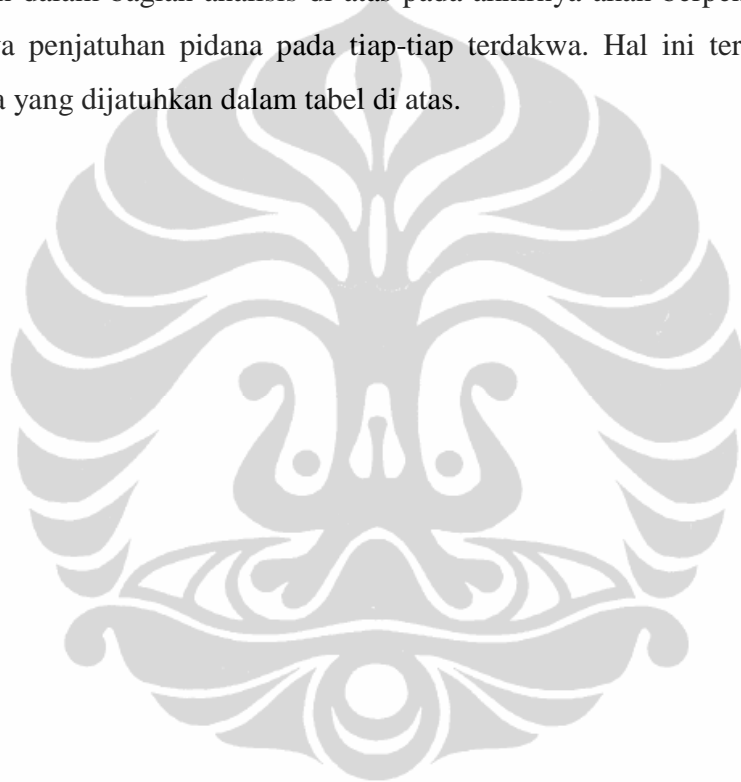
Tabel 4.2
Perbandingan kasus kecelakaan Transjakarta dengan kasus kecelakaan di jalan umumnya

Variabel Pembeding	Perkara di Jalur Transjakarta		Perkara Pada Jalan Umum
	Terdakwa Merke Lourine Rumengan	Terdakwa Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi	Terdakwa Salmon Damanik
Pasal yang didakwakan	Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009	Pasal 310 ayat (4), ayat (3), dan ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009	Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009
Bentuk kesalahan terdakwa	Kealpaan berat yang disadari	Kealpaan berat yang disadari	Kealpaan berat yang disadari
Kesalahan dari pihak korban	Korban menyeberang jalan tidak pada tempatnya dan menyeberang secara tiba-tiba.	Terdakwa menggunakan lajur kanan jalan dengan kecepatan yang lambat.	Turun dari bus terdakwa secara tiba-tiba.
Upaya perdamaian para pihak	Terdapat suatu upaya perdamaian dan berhasil. Pihak korban pada akhirnya mencabut tuntutan.	Terdapat suatu upaya perdamaian namun gagal.	Tidak terdapat suatu upaya perdamaian.
Sistem pengelolaan	Berada di bawah pengawasan operator bus Transjakarta yang bertanggung jawab langsung kepada BLUD Transjakarta.	Berada di bawah pengawasan operator bus Transjakarta yang bertanggung jawab langsung kepada BLUD Transjakarta.	Berada di bawah pengawasan pihak pemilik metromini.

Pidana yang dijatuhkan	Pidana penjara selama 6 (enam) bulan dengan masa percobaan selama 1 tahun.	Pidana penjara selama 1 (satu) tahun 8 (delapan) bulan, potong masa tahanan.	Pidana penjara selama 1 (satu) tahun 6 (enam) bulan dan denda sebesar Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah) subsidair 2 (dua) bulan kurungan.
-------------------------------	--	--	---

Apabila dilihat berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa dalam kasus kecelakaan lalu lintas di jalur Transjakarta tidak terdapat suatu perbedaan sama sekali mengenai pembebanan pertanggungjawaban pidana bagi pengemudinya. Hal ini terlihat dalam tabel di atas, di mana pasal yang digunakan dalam setiap perkara tersebut adalah pasal yang ada di dalam UU No. 22 Tahun 2009. Selain itu, ketiga kasus ini pun memiliki beberapa kesamaan variabel yang terlihat dari adanya kealpaan dari tiap-tiap terdakwa. Selain itu, terdapat pula suatu kesalahan dari pihak korban yang turut ambil bagian dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas pada masing-masing kasus. Namun, hal yang cukup membedakan bus Transjakarta dengan kendaraan lainnya adalah dalam sistem pengelolaannya, bus Transjakarta dinaungi oleh sebuah lembaga resmi, yaitu pihak operator trayek bus Transjakarta yang bertanggung jawab kepada pihak pemda melalui BLUD Transjakarta busway. Dengan sistem pengelolaan yang terorganisir ini, menyebabkan bus Transjakarta dalam hal proses negosiasi untuk melaksanakan amanat mengenai kewajiban dan tanggung jawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum menjadi terkelola lebih baik. Hal ini tercermin dengan adanya proses negosiasi yang dilakukan dalam kedua perkara bus Transjakarta tersebut, walaupun dalam salah satu kasus upaya negosiasi tersebut gagal. Semakin terkelolanya suatu sistem manajemen Transjakarta ini pada akhirnya berimbas pada meningkatnya kemungkinan keberhasilan upaya negosiasi dengan pihak korban. Apabila proses negosiasi ini berjalan lancar maka salah satu imbas yang dirasakan adalah adanya suatu kemungkinan upaya peringanan hukuman bagi pelaku tindak pidana kecelakaan

lalu lintas ini. Hal lain yang membedakan di antara ketiganya hanya terdapat pada upaya perdamaian pada tiap-tiap kasus. Dalam kasus dengan terdakwa Merke Lourine Rumengan, terdapat suatu upaya perdamaian dan berhasil. Dalam kasus dengan terdakwa Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi, terdapat suatu upaya perdamaian namun gagal. Pada perkara kasus Salmon Damanik, sama sekali tidak terdapat suatu upaya perdamaian di antara kedua belah pihak. Perdamaian dalam kasus ini sebagaimana telah dijelaskan dalam bagian analisis di atas pada akhirnya akan berpengaruh pada berat ringannya penjatuhan pidana pada tiap-tiap terdakwa. Hal ini terlihat dalam variabel pidana yang dijatuhkan dalam tabel di atas.



BAB 5 PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan mengenai suatu tindak pidana kealpaan dalam suatu kecelakaan lalu lintas, didapatkan suatu kesimpulan berupa:

1. Tindak pidana kealpaan merupakan suatu bentuk tindak pidana dengan bentuk kesalahan berupa kealpaan. Kesalahan pada suatu kealpaan terjadi apabila si pelaku tidak menggunakan kemampuan yang dimilikinya ketika seharusnya kemampuan itu digunakan. Kemampuan dalam hal kealpaan ini merupakan suatu kemampuan seorang pelaku untuk bertindak cermat atau hati-hati ketika ia tengah melakukan suatu hal. Dalam suatu kealpaan, pelaku tindak pidana sama sekali tidak menghendaki tindak pidana tersebut terjadi, pelaku hanya mungkin untuk membayangkan adanya kemungkinan terjadinya suatu tindak pidana apabila ia melakukan hal tersebut secara kurang hati-hati. Penilaian mengenai kurang hati-hatian dan perkiraan adanya akibat (pidana) dari tindak pidana tersebut didasari pada suatu penilaian umum mengenai kedua hal tersebut. Penilaian mengenai hal ini akan dibebankan kepada hakim ketika menilai perkara tersebut di muka persidangan. Suatu kealpaan memiliki unsur-unsur yang perlu dipenuhi oleh seorang pelaku tindak pidana. Kealpaan memiliki dua tingkatan, yaitu kealpaan ringan (*culpa levis*) dan kealpaan berat (*culpa latta*). Selain itu, terdapat dua bentuk dari kealpaan, yaitu kealpaan yang disadari (*bewuste culpoos*) dan kealpaan yang tidak disadari (*unbewuste culpoos*). Suatu pertanggungjawaban dalam tindak pidana kealpaan tidaklah ubahnya dengan tindak pidana pada umumnya. Hal ini berarti bahwa untuk dapat dibebankan suatu pertanggungjawaban pidana maka diperlukan empat syarat, yaitu melakukan suatu perbuatan pidana (sifat melawan hukum); di atas umur tertentu dan mampu bertanggung jawab; mempunyai suatu bentuk kesalahan yang berupa kealpaan; dan tidak

adanya alasan pemaaf. Untuk menentukan suatu bentuk kesalahan berupa kealpaan, sebuah tindak pidana harus memenuhi unsur dari kealpaan itu sendiri. Unsur-unsur dari tindak pidana kealpaan itu sendiri menurut MvT adalah:

1. Kekurangan pemikiran yang diperlukan (*gebrekken het nodige denken*);
2. Kekurangan pengetahuan/pengertian yang diperlukan (*gebrek aan de nodige kennis*); dan
3. Kekurangan dalam kebijaksanaan yang diperlukan.

Selain pemenuhan unsur di atas umumnya juga akan diperhatikan suatu kekurang hati-hatian dan pemikiran adanya dugaan akibat yang mungkin timbul dalam melakukan suatu hal. Apabila semua unsur-unsur tersebut terpenuhi ditambah dengan suatu bentuk pembebanan pertanggungjawaban umumnya juga telah dipenuhi maka dalam hal ini seseorang dapat dibebankan suatu pertanggungjawaban pidana dalam suatu tindak pidana kealpaan.

Apabila seseorang telah terbukti melakukan suatu tindak pidana kealpaan, maka di muka persidangan, seorang hakim akan melakukan suatu penilaian mengenai besar-kecilnya kealpaan tersebut. Hal ini ditujukan untuk menilai berat ringannya suatu pidana yang akan dijatuhkan pada si pelaku. Seorang hakim dalam persidangan suatu perkara pidana akan menentukan hal ini berdasarkan dua hal, yaitu berdasarkan unsur subjektif dan unsur objektif dari tindak pidana tersebut. Unsur subjektif itu sendiri merupakan suatu unsur yang melekat pada diri si pelaku yang menyebabkan terjadinya suatu kealpaan tersebut, sedangkan suatu unsur objektif merupakan suatu unsur di luar dari diri si pelaku yang menjadi penyebab kealpaan tersebut terjadi.

2. Mengenai pengaturan tindak pidana kealpaan dalam perkara kecelakaan lalu lintas di dalam KUHP dan dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat disimpulkan bahwa pengaturan

mengenai kealpaan di dalam KUHP dapat berlaku lebih luas dibanding dengan pengaturan kealpaan dalam UU No. 22 Tahun 2009. KUHP mengatur kealpaan secara menyeluruh mengenai sebuah tindak pidana kealpaan. Hal ini disebabkan karena rumusan pasal kealpaan dalam KUHP tidak menyebutkan suatu tindak pidana secara spesifik sehingga pengaturannya bersifat umum tidak terbatas pada suatu bentuk tindak pidana kealpaan tertentu, dalam hal ini kecelakaan lalu lintas. KUHP mengatur mengenai suatu kealpaan dalam perkara kecelakaan lalu lintas dalam dua pasal utama, yaitu Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP. Selain itu, suatu bentuk kesalahan kealpaan dalam KUHP pun tidak hanya dituangkan dalam suatu bentuk rumusan pasal dengan kata kealpaan atau kelalaian. Suatu unsur kealpaan atau kelalaian dalam KUHP juga tidak jarang dirumuskan dengan suatu unsur patut diduga. Namun, penggunaan unsur kealpaan patut diduga atau patut menduga ini dalam KUHP umumnya mengatur mengenai suatu bentuk kealpaan yang tidak sesungguhnya atau disebut sebagai suatu *propartus dolus propartus culpa*. Berbanding terbalik dengan apa yang diatur di dalam KUHP, UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur suatu tindak pidana kealpaan secara lebih sempit. UU No. 22 Tahun 2009 pengaturan mengenai kealpaan diatur dalam satu bentuk pasal, yaitu Pasal 310 mengenai kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena kealpaan si pelaku. Dalam pasal tersebut, ditulis secara jelas mengenai kealpaan dalam suatu bentuk kecelakaan lalu lintas. Kealpaan dalam UU No. 22 Tahun 2009 ini hanya dibatasi sebagai suatu bentuk kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena kealpaan dari si pelaku dalam mengemudikan kendaraannya. Dalam penelitian ini, kerap kali ditemukan pihak majelis hakim menggunakan unsur dari Pasal 359 KUHP dalam menguraikan unsur Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009. Selain itu, mengenai suatu kealpaan sebagaimana diatur di dalam KUHP terdapat suatu pemberatan atas kealpaan yang dilakukan oleh seorang yang melakukan

kealpaan dalam suatu pekerjaannya, hal ini tidak ditemukan dalam UU No. 22 Tahun 2009. Namun, UU No. 22 Tahun 2009 memiliki suatu nilai tambah dalam mengatur kealpaan dalam hal pengaturan mengenai kecelakaan yang menimbulkan luka ringan dan kerugian materil. Hal ini berbeda dengan KUHP yang hanya dapat membebaskan suatu beban pertanggungjawaban pidana pada suatu tindak pidana kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan luka berat ataupun meninggal dunia.

3. Setelah melakukan serangkaian penelitian, dapat disimpulkan bahwa pada suatu kecelakaan lalu lintas di jalur Transjakarta tidak terdapat suatu perbedaan mengenai konsep pertanggungjawaban pidana dengan tindak pidana kecelakaan pada umumnya. Pada kecelakaan di jalur Transjakarta, setiap pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dapat dibebaskan suatu pertanggungjawaban atas sebuah kesalahan yang terjadi. Hal ini disebabkan karena suatu jalur Transjakarta pada dasarnya bukanlah suatu jalur khusus, melainkan suatu bentuk jalan umum yang hanya khusus digunakan untuk dilalui oleh bus Transjakarta. Hal ini menyebabkan bus Transjakarta masih tunduk terhadap semua aturan dan rambu lalu lintas yang ada. Selain hal tersebut, alasan lain yang menyebabkan kecelakaan di jalur Transjakarta tidak ubahnya dengan kecelakaan lalu lintas pada umumnya adalah karena bus Transjakarta sendiri merupakan salah satu bagian dari kendaraan bermotor yang tunduk pada aturan mengenai lalu lintas, yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tunduknya bus Transjakarta pada undang-undang ini menyebabkan segala proses penegakan hukum yang terjadi dalam jalur Transjakarta akan tunduk pada aturan yang umum berlaku bagi kendaraan bermotor. Kecelakaan dalam jalur Transjakarta itu sendiri tidaklah mungkin dapat dipersamakan dengan suatu kecelakaan di jalur kereta api. Kereta api sebagai salah satu moda transportasi masih tunduk pada sebuah aturan tersendiri mengenai

perkeretaapian. Aturan tersebut dituangkan dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Dalam undang-undang tersebut, dituliskan aturan mendetail mengenai segala aktivitas di bidang perkeretaapian, termasuk pula mengenai kecelakaan di jalur kereta api dan pertanggungjawabannya. Undang-undang tersebut mengatur mengenai dasar pembedaan apabila terjadi suatu kecelakaan di jalur kereta api yang dapat melepaskan seorang masinis kereta api apabila terjadi suatu kecelakaan dengan pengguna jalan umum. Hal ini berbanding terbalik dengan aturan mengenai bus Transjakarta. Bus Transjakarta itu sendiri ada berdasarkan Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 103 Tahun 2007 Mengenai Pola Transportasi Makro (PTM). Dalam pergub tersebut, tidak diatur secara tegas mengenai dasar-dasar pengelolaan dan aktivitas dari bus Transjakarta itu sendiri. Lebih lanjut lagi dalam pergub tersebut juga tidak diatur mengenai dasar-dasar pembedaan dan penanggulangan kecelakaan dalam sebuah jalur Transjakarta sehingga pergub tersebut tidak mengakomodir secara jelas mengenai suatu kecelakaan di jalur Transjakarta. Selain berdasarkan hal tersebut, Transjakarta secara nasional juga diakui berdasarkan Pasal 93 ayat (2) huruf a Jo. Pasal 158 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009. Pengakomodiran bus Transjakarta tersebut di dalam undang-undang tersebut memperkuat legitimasi bahwa bus Transjakarta sebagai salah satu bagian dalam transportasi jalan akan tunduk pada aturan lalu lintas yang ada. Hal ini pun berakibat pada apabila dalam suatu kecelakaan bus Transjakarta terdapat suatu kesalahan pada korban yang menyebabkan kecelakaan itu terjadi, kesalahan tersebut tidak serta merta menghapus kesalahan pada diri pelaku (pengemudi). Hal ini akan berakibat pada tetap terdapat suatu pembebanan pertanggungjawaban pidana kepada seorang pengemudi bus Transjakarta atas kecelakaan yang terjadi. Seorang pengemudi bus transjakarta hanya dapat dibebaskan dari suatu bentuk pertanggungjawaban pidana mana kala terbukti padanya tidak terdapat suatu bentuk kesalahan sama sekali

sehingga kesalahan korban merupakan satu-satunya kesalahan yang menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan.

5.2 Saran

Setelah mengetahui kesimpulan mengenai tindak pidana kealpaan dan penerapannya dalam suatu kecelakaan di jalur Transjakarta, pada bagian ini akan diberikan beberapa saran mengenai hal tersebut. Adapun beberapa saran yang diberikan mengenai hal tersebut adalah:

1. Pada penerapan suatu delik kealpaan, seorang aparat penegak hukum dituntut bertindak lebih cemat dalam melakukan suatu penelitian mengenai suatu perkara, hal ini di karena suatu tindak pidana kealpaan memiliki suatu irisan dengan suatu tindak pidana kesengajaan yang sukar dibedakan satu dengan yang lainnya sehingga dapat mencegah kemungkinan penerapan hukum yang salah. Selain itu dalam melakukan suatu analisis mengenai suatu kealpaan, hakim di tuntutan lebih cemat dalam menentukan tingkat dan bentuk dari kealpaan itu sendiri untuk mempertimbangkan berat ringannya suatu penjatuhan pidana atas kesalahan yang telah dilakukan oleh terdakwa. Hal ini tentunya bertujuan untuk menjatuhkan suatu pemidanaan yang seadil-adilnya bagi seorang pelaku tindak pidana.
2. Pada tindak pidana kealpaan, khususnya kecelakaan lalu lintas, hakimpun dituntut untuk menggali secara lebih mendalam mengenai kesalahan yang dilakukan oleh seorang korban yang mungkin mengambil andil lebih besar dari kesalahan pelaku. Hal ini sangat penting karena pertimbangan atas kesalahan dari korban itu sendiri pada nantinya dapat mempengaruhi berat ringannya pemidanaan pada terdakwa.
3. Diadakan suatu perbaikan terkait Pasal 236 UU no. 22 tahun 2009 mengenai tanggungjawab supir dan pemilik kendaraan bermotor untuk mengganti kerugian yang dialami oleh seorang korban kecelakaan lalu lintas. Perbaikan dalam hal ini meliputi suatu aturan lebih lanjut yang menerangkan penggunaan aturan ganti kerugian dalam pasal ini dan ruang

lingkup ganti kerugian yang perlu digantikan oleh seorang terdakwa dalam perkara kecelakaan lalu lintas.

4. Transjakarta sebagai salah satu sistem transportasi massal di DKI Jakarta diharapkan dilengkapi dengan suatu aturan yang lebih komperhensif mengenai Transjakarta, agar pengaturan mengenai pelanggaran dalam suatu jalur Transjakarta memiliki kekuatan penegakkan hukum yang lebih kuat.
5. Meningkatkan sosialisasi mengenai asuransi Jasa Raharja serta memberikan pemberitahuan secara langsung kepada para korban maupun keluarga korban kecelakaan lalu lintas mengenai asuransi Jasa Raharja apabila terjadi kecelakaan lalu lintas.
6. Diperlukan adanya suatu sosialisasi secara lebih lanjut kepada pihak transjakarta oleh pihak kepolisian maupun dinas perhubungan guna mengurangi arogansi para pengemudi transjakarta dalam memacu kendaraannya di jalur transjakarta. Hal ini tentunya berkaitan dengan suatu pemahaman bahwa jalur transjakarta bukanlah sebuah jalur khusus mutlak yang membentuk suatu pertanggungjawaban pidana yang berbeda layaknya kereta api. Sehingga aturan dan kehati-hatian dalam berkendara tetap harus diperhatikan oleh seorang pengendara bus transjakarta.

DAFTAR PUSTAKA

I. BUKU

- Anwar, H. A. K. Moch. *Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP Buku II)*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1994.
- Asikin, Amirudin dan H. Zainal. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004.
- Bemmelem, J. M. Van. *Hukum Pidana I Hukum Pidana Material Bagian Umum (Het Materiele Strafrecht Algemeen deel Achtste)*. Diterjemahkan oleh Hainan. Bandung: Binacipta, 1987.
- Hamzah, Andi. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 1994.
- Kanter, E. Y. dan S. R. Sianturi. *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*. Jakarta: Alumni AHM-PTHM, 1982.
- Kartanegara, Satochid. *Hukum Pidana Kumpulan Kuliah Prof. Satochid Kartanegara S. H. dan Pendapat-pendapat Para Ahli Hukum Terkemuka Bagian Satu*. Balai Lektor Mahasiswa.
- Lamintang, P. A. F. *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1997.
- _____. *Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Sinar Baru, 1990.
- _____. *Kitab Pembelajaran Hukum Pidana*. Bandung: Pionir Jaya, 1992.
- Marpaung, Leden. *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Moeljatno. *Azas-azas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2009.
- _____. *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*. Jakarta: Bumi Aksara, 2005.
- Poernomo, Bambang. *Asas-asas Hukum Pidana*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985.
- Ranoemihardja, R. Atang. *Hukum Pidana Asas-asas, Pokok Pengertian dan Teori serta Pendapat Beberapa Sarjana*. Bandung: Taristo, 1984.
- Remmelink, Jan. *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.
- Saleh, Roeslan. *Beberapa Catatan Sekitar Perbuatan dan Kesalahan dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Aksara Baru, 1985.
- _____. *Masih Saja Tentang Kesalahan*. Siliwangi: CV Karya Dunia Fikir, 1994.
- _____. *Perbuatan Pidana dan Pertanggung Jawaban Pidana Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*. Jakarta: Aksara Baru, 1983.

- Simons, D. *Kitab Pembelajaran Hukum Pidana (Leerboek Van Het Nederlanches Strafrecht)*. Diterjemahkan oleh P. A. F Lamintang. Bandung: Pionir Jaya, 1992.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*. Jakarta: Rajawali Pers, 2001.
- Soesilo, R. *Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) serta Komentar-komentarnya Lengkap Pasal Demi Pasal*. Bogor: Politeia, 1990.
- _____. *Pokok-pokok Hukum Pidana Peraturan Umum dan Delik-delik Khusus*. Bogor: Politeia, 1984.
- Tongat. *Hukum Pidana Materiil: Tinjauan Atas Tindak Pidana Terhadap Subyek Hukum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*. Jakarta: Djambatan, 2003.
- Tresna, R. *Azas-azas Hukum Pidana disertai Pembahasan Beberapa Perbuatan Pidana jang Penting*. Bandung, 1959.
- Utrecht, E. *Rangkaian Sari Kuliah Hukum Pidana I*. Surabaya: Pustaka Tinta Mas, 1994.
- Zulfa, Eva Achjani. *Gugurnya Hak Menuntut Dasar Penghapus, Peringan, dan Pemberat Pidana*. Bogor: Ghalia Indonesia, 2010.

II. ARTIKEL DAN KARYA ILMIAH

- Girsang, Andrea Robert. "Kelalaian dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas: Tinjauan dari Sudut Hukum Pidana". Skripsi Sarjana. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya, 2006.
- "Kamus Bahasa Indonesia Online". <http://kamusbahasaindonesia.org>. Diunduh pada tanggal 13 Februari 2012.
- "Kecelakaan di Jalur Busway". <http://metrotvnews.com/metromain/newscat/metropolitan/2011/07/11/57515/54-Kecelakaan-di-Jalur-Busway-Selama>. Diunduh pada tanggal 26 September 2011.
- Rohim, Abdul. "Analisis Kecelakaan Pada Ruas Jalan Tol Jagorawi dalam Hubungan dengan Faktor Penyebabnya". Skripsi Sarjana. Depok: Fakultas Teknik Universitas Indonesia, 1995.
- "Transjakarta Busway". <http://transjakarta.co.id/page.php#tab-2>. Diunduh pada tanggal 17 April 2012.
- Putri, Theodora Shah. "Upaya Perlindungan Korban Kejahatan Melalui Lembaga Restitusi dan Kompensasi". www.pemantauperadilan.com. Diunduh pada 27 September 2010 pukul 11.35.

III. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Indonesia. Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 110 Tahun 2003 Tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja Badan Pengelola Transjakarta-Busway Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Indonesia. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tentang Pola Transportasi Makro. Keputusan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007. Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2007.

Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Indonesia. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.

Varia Peradilan. Majalah Hukum Bulanan Tahun V No. 52 Januari 1990.

IV. WAWANCARA

Irawan, Bagus. Hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Gedung Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, 18 April 2012.

Miyanto. Kepala Seksi Layanan Masyarakat Kecelakaan Lalu Lintas Ditlantas Polda Metro Jaya. Kantor Direktorat Lalu Lintas Polisi Daerah Metro Jaya, 20 Maret 2012.

Pihak BLUD Transjakarta. Melalui telepon, 3 April 2012.

Sutikno, Amin. Hakim di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Gedung Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, 20 Juni 2012.

Mustakim. Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta. Kantor Dewan Transportasi Kota Jakarta, 11 April 2012.



LAMPIRAN

16. 4. 2012 ditibakan Kanada RADUS R
UNIV. INDONESIA
JAKARTA, 4. 5. 2012
PENGADILAN NEGERI JAKARTA SELATAN No. 520/PID.B/ 2011/ PN.Jkt.Sel
PANITERA MUDA HUKUM

PUTUSAN

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

SURYANTORRO MUCHIDIN, SH

Pengadilan Negeri Jakarta Selatan yang memeriksa dan mengadili perkara perkara pidana pada tingkat pertama dengan acara pemeriksaan biasa telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara Terdakwa ;

Nama lengkap : MERKE LEORINE RUMENGAN
Tempat lahir : Belawan
Umur atau tanggal lahir : 42 tahun/27 Mei 1969
Jenis kelamin : Perempuan
Kebangsaan : Indonesia
Tempat tinggal : Jln. Marunda Baru Rt.008 Rw.003 No. 6 Cilincing, Jakarta Utara

A g a m a : Kristen
Pekerjaan : Pengemudi
Pendidikan : SLTA

Terdakwa tidak ditahan ;
Berdasarkan Surat Kuasa Khusus tertanggal 03 Mei 2011, terdakwa di persidangan didampingi oleh Tim Penasihat Hukum yang terdiri dari : Yuliana Rosalita K, SH., dkk, para advokat dan Pembela Umum pada Kantor Lembaga Bantuan Hukum Mawar Saron, beralamat di Graha Mitra Sunter Blok D No. 9-11, Jalan Sunter Boulevard Raya, Jakarta Utara, sebagai Penasihat Hukumnya ;
Telah membaca surat-surat dalam berkas perkara yang bersangkutan ;
Telah mendengar pembacaan Surat Dakwaan penuntut Umum, keterangan saksi-saksi, keterangan Terdakwa di persidangan ;
Telah mendengar tuntutan pidana dari Penuntut Umum yang pada pokoknya menuntut agar Hakim menjatuhkan putusan sebagai berikut :

1. Menyatakan terdakwa MERKE LEORINE RUMENGAN tidak terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena kelalaiannya melanggar pasal 310 ke-3 UURI No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan ;
2. Menyatakan terdakwa MERKE LEORINE RUMENGAN terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena salahnya/kelalaiannya menyebabkan matinya orang lain sebagaimana diatur dalam pasal 310 ke-4 UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dakwaan primair ;
3. Menjatuhkan pidana terhadap MERKE LEORINE RUMENGAN dengan pidana penjara selama 8 (delapan) bulan dengan masa percobaan 1 (satu) tahun ;
4. Menyatakan barang bukti berupa :
1 (satu) KR Busway No.Pol B-7445-IX merk Daewo tahun 2006 warna abu-abu Metalik No. Rangka : KLSUN 61ME7P000188 No. Mesin GE12T1607746BJ dikembalikan ke

JTM (Jakarta Trans Metropolitan dan 1 (satu) SIM B1 an. Merke Leorine Rumengan dikembalikan ke yang berhak Merke Leorine Rumengan.

5. Menetapkan supaya para terdakwa dibebani biaya perkara sebesar Rp.2.000,- (dua ribu rupiah) ;

Telah mendengar Permohonan dari Terdakwa yang pada pokoknya mohon dijatuhi pidana yang ringan-ringannya karena telah mengakui bersalah dan menyesali perbuatannya serta berjanji tidak akan mengulangi lagi ;

Menimbang, bahwa terdakwa diajukan kepersidangan dengan dakwaan sebagai berikut : (terlampir)

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dakwaannya Penuntut Umum mengajukan seorang saksi yang memberikan keterangan dibawah sumpah pada pokoknya adalah sebagai berikut :

Saksi : MUHAMAD BUDI SETIAWAN
TEGUH NUGROHO
HERMANSYAH
BUDI SANTOSO
ADI SUTRISNO

Para saksi dibawah sumpah telah memberikan keterangannya dipersidangan dimana keterangan saksi-saksi tersebut pada pokoknya dibenarkan oleh terdakwa.

Menimbang, bahwa para Terdakwa dipersidangan memberikan keterangan yang pada pokoknya adalah sebagai berikut :

Terdakwa MERKE LEORINE RUMENGAN :

- Bahwa benar terdakwa diperiksa oleh Penyidik ;
- Bahwa Berita Acara Pemeriksaan tetap dipertahankan ;
- Bahwa benar pada hari Rabu tanggal 09 Pebruari 2011 sekitar jam 10.50 wib di Jalan Mampang Prapatan arah utara didepan wisma Mampang sebelum selter bus way Mampang Prapatan wilayah Jakarta Selatan antara kendaraan bus way JTM (Jakarta Trans Metropolitan Nopol B-7445-IX yang dikemudikan oleh terdakwa dan yang ditabrak seorang anak laki-laki bernama M. Rizky Firmansyah sehingga meninggal dunia ;
- Bahwa terdakwa bermula mengemudikan bus way JTM No. Pol. B-7445-IX dari arah selatan/ragunan akan menuju ke arah utara/duku atas dan saat itu terdakwa mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan rata-rata 30 s/d 40 km/jam pada saat itu lalu lintas agak macet namun di jalan bus way lancar ;
- Bahwa kecelakaan terjadi ketika korban menyeberang jalan dengan cara berlari sehingga saat korban sampai didepan kendaraan bus way baru terdakwa menyadari bahwa ada anak menyeberang jalan dengan berlari lalu terdakwa mengerem

kendaraannya namun berhubung jarak antara bus way dengan penyeberang terlalu dekat sehingga bus way menabrak penyeberang jalan tersebut ;

- Bahwa akibatnya penyeberang jalan tersebut jatuh terlempar kedepan kanan kendaraan bus way yang dikemudikan terdakwa ;
- Bahwa setelah kejadian tersebut bus way yang dikemudikan terdakwa menabrak anak yang ciri-ciri memakai seragam pramuka, terdakwa lalu lemas tak berdaya namun setelah terdakwa tersadar dan ingin menolong korban, namun korban sudah tidak ada sudah ditolong oleh warga sekitar ;
- Bahwa akibat dari kecelakaan bus way yang dikemudikan terdakwa dan menabrak anak yang ternyata bernama M. Rizky Firmansyah berumur 9 (sembilan) tahun akhirnya meninggal dunia di rumah sakit.

Menimbang, bahwa Terdakwa diajukan kepersidangan dengan dakwaan Pasal 310 ke-4 UURI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang unsur-unsurnya sebagai berikut :

1. Barang siapa ;
2. Karena salahnya/kelalaiannya menyebabkan matinya orang lain.

Menimbang, bahwa dari fakta-fakta hukum yang diperoleh dari keterangan saksi dan keterangan Terdakwa serta barang bukti yang diajukan ke persidangan ternyata semua unsur dalam dakwaan telah terpenuhi, sehingga Terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan dalam dakwaan tersebut ;

Menimbang, bahwa oleh karena tidak ditemukan unsur pemaaf maupun pembeda, sehingga terdakwa mampu bertanggung jawab, maka terdakwa harus dinyatakan bersalah dan dijatuhi pidana ;

Menimbang, bahwa sebelum menjatuhkan pidana perlu dipertimbangkan hal-hal yang memberatkan maupun hal-hal yang meringankan terdakwa ;

Hal-hal yang memberatkan :

- Perbuatan Terdakwa mengakibatkan orang lain meninggal dunia (M. Rizky Firmansyah).

Hal-hal yang meringankan :

- Terdakwa belum pernah dihukum ;
- Adanya perdamaian pihak keluarga korban tidak menuntut karena itu merupakan musibah ;
- Terdakwa mengakui terus terang perbuatannya ;
- Terdakwa menyesali perbuatannya dan berjanji tidak akan mengulangi ;
- Terdakwa merupakan tulang punggung keluarga.

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dijatuhi pidana maka haruslah dibebankan pula untuk membayar biaya perkara ;

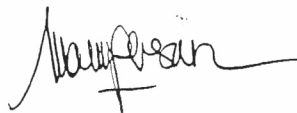
Memperhatikan akan ketentuan di dalam Pasal 310 ke-4 UURI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ketentuan lain dalam KUHP dan KUHP serta peraturan Hukum lainnya yang bersangkutan dengan perkara ini ;

M E N G A D I L I :

- Menyatakan terdakwa MERKE LEORINE RUMENGAN telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain mati" ;
- Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa MERKE LEORINE RUMENGAN tersebut dengan pidana penjara selama 6 (enam) bulan ;
- Menetapkan pidana tersebut tidak perlu dijalankan terdakwa kecuali dikemudian hari ada perintah lain dalam putusan hakim, bahwa terdakwa sebelum waktu percobaan selama 1 (satu) tahun berakhir telah bersalah melakukan suatu tindak pidana ;
- Menetapkan barang bukti berupa :
 - 1 (satu) KR Busway No.Pol B-7445-IX merk Daewo tahun 2006 warna abu-abu Metalik No. Rangka : KLSUN 61ME7P000188 No. Mesin GE12T1607746BJ dikembalikan ke JTM (Jakarta Trans Metropolitan dan 1 (satu) SIM B1 an. Merke Leorine Rumengan dikembalikan ke yang berhak Merke Leorine Rumengan.
- Membebankan Terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp.2.000,- (dua ribu rupiah).

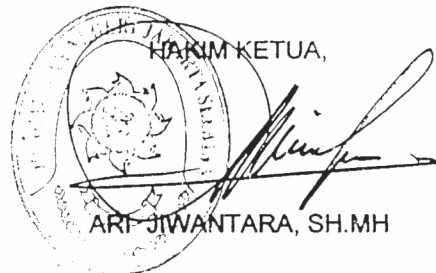
Demikian diputuskan dalam musyawarah Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada hari Senin tanggal 20 Juni 2011 oleh ARI JIWANTARA, SH.MH, selaku Hakim Ketua Majelis, MAMAN M AMBARI, SH.MH., dan ALBERTINA, SH.MH., masing-masing selaku Hakim Anggota, Putusan ini diucapkan di persidangan yang terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Majelis Hakim tersebut dengan dibantu oleh WISMAYANDA. N, SH., Panitera Pengganti, dengan dihadiri pula oleh, WARGO, SH Jaksa/Penuntut Umum dan Terdakwa.

HAKIM ANGGOTA,



MAMAN M AMBARI, SH.MH

HAKIM KETUA,



ARI JIWANTARA, SH.MH

ALBERTINA, SH.MH

PANITERA PENGGANTI,



WISMAYANDA NAZIR, SH

PUTUSAN
NOMOR : 153/PID.B/2011/PN.JKT.TIM.

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

Pengadilan Negeri Jakarta Timur yang memeriksa dan mengadili perkara-perkara pidana pada peradilan tingkat pertama, dalam Acara Pemeriksaan Biasa, telah menjatuhkan putusan sebagai berikut dalam perkara Terdakwa :

Nama Terdakwa : **TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI**
Tempat Lahir : Jakarta ;
Umur/Tgl. Lahir : 28 tahun/ 19 desember 1971 ;
Jenis Kelamin : Laki-laki ;
Kebangsaan : Indonesia ;
Tempat Tinggal : Jl. Ciracas No.31 Rt.001/002 Kelurahan Ciracas kec. Ciracas, Jakarta Timur ;
Agama : Islam ;
Pekerjaan : Pengemudi ;
Pendidikan : SLTA ;
Terdakwa ditahan dengan jenis penahanan Rutan sejak tanggal 17 Januari 2011 sampai dengan sekarang ;

Terdakwa dalam perkara ini didampingi oleh Penasehat Hukumnya yang bernama Padhullah,SH., Advokat dan Konsultasi Hukum pada Kantor Padhullah Budiantoro & Associates, berdasarkan Surat Kuasa tertanggal 24 Januari 2011 ;

PENGADILAN NEGERI tersebut ;

Telah membaca :

1. Surat Pelimpahan Perkara Acara Pemeriksaan Biasa dari Kejaksaan Negeri Jakarta Timur No. B-140/0.1.13.3/Ep.2/01/2011, tanggal 26 Januari 2011 ;
2. Penetapan Ketua Pengadilan Negeri Jakarta Timur No. 153/Pen.Pid/2011/PN.Jkt.Tim., tanggal 26 Januari 2011, tentang Penunjukkan Hakim Majelis

untuk memeriksa dan mengadili perkara ini ;


3. Penetapan Hakim Ketua Majelis No. 153/Pen.Pid/2011/PN.Jkt.Tim., tanggal 26 Januari 2011, tentang Penentuan Hari Sidang Pertama ;

4. Berita Acara Pemeriksaan dan surat-surat yang terlampir dalam berkas perkara ;

Telah mendengar keterangan saksi-saksi dan Terdakwa di persidangan ;

Telah memeriksa dan meneliti barang bukti yang diajukan dalam perkara ini ;

Telah mendengar Tuntutan Pidana dari Jaksa Penuntut Umum yang dibacakan di persidangan pada hari Kamis tanggal 5 April 2011, yang pada pokoknya mohon supaya Majelis Hakim yang memeriksa dan mengadili perkara ini serta menjatuhkan putusan sebagai berikut :

- 
1. Menyatakan Terdakwa TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI telah terbukti bersalah melakukan tindak pidana "**karena kesalahannya atau kealpaannya mengakibatkan korban meninggal dunia, mendapat luka-luka berat dan luka-luka ringan**", sebagaimana diatur dalam pasal 310 ayat (4), ayat (3) dan ayat (2) UU RI No.22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan angkutan Jalan dalam dakwaan Kumulatif kesatu, kedua dan ketiga;
 2. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun ;
 3. Menyatakan barang bukti berupa :

1. 1 (satu) buah SIM B 1 An TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI ;

Dikembalikan kepada TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI;

2. 1 (satu) buah SIM C An. AWALUDIN HARAHAHAP;
3. 1 (satu) lembar STNK sepeda Motor bak Roda Tiga No.Pol B-6907-KCF;
4. 1 (satu) unit sepeda motor bak Roda tiga No. Pol B-6907 KCF;

Dikembalikan kepada keluarga AWALUDIN HARAHAHAP;

5. 1 (satu) unit busway Trasjakarta No. Pol B-7316 IV


6. STNK Busway Nopol B-7316 IV;

Dikembalikan pada PT. Eka Sari Lorena Transport (Divisi Busway);

~~4. Menetapkan~~ supaya terdakwa membayar biaya perkara sebesar Rp. 2.000,-
(dua ribu rupiah);

Telah mendengar Pledoi dari Penasehat Hukum Terdakwa yang disampaikan secara tertulis dalam persidangan tanggal 13 April 2011, yang pada pokoknya mohon agar Majelis Hakim yang mulia dengan segala kewibawaan hukumnya berkenan menjatuhkan putusan sebagai berikut :

1. Mnyatakan bahwa Terdakwa Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi tidak terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana dalam pasal 130 ayat (4) Undang undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan;
2. Meringankan dengan seringan ringanya hukuman pidana kepada saudara Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi, yaitu hukuman yang disesuaikan dengan batas masa berakhirnya tahanan dari Pengadilan Negeri Jakarta Timur;



Telah mendengar Replik dari Penuntut Umum yang disampaikan secara lisan pada persidangan tanggal 13 April 2011 yang pada pokoknya menyatakan tetap pada tuntutananya dan Duplik dari Penasehat Hukum Terdakwa yang juga disampaikan secara lisan pada tanggal 13 April 2011, yang pada pokoknya menyatakan tetap pada pembelannya ;

Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum melakukan tindak pidana sebagaimana tertuang dalam Surat Dakwaan No. Reg. Perkara : PDM-146/JKTIM/01/2011 tertanggal 24 Januari 2011, sebagai berikut :

DAKWAAN :

KESATU :

Bahwa Terdakwa TJUTJU MURY PRASTYO KRIESTADI pada hari Jumat tanggal 17 september 2010 sekitar jam 11.00 atau setidak tidaknya pada sewaktu waktu dlam bulan September 2010, bertempat di jalan Raya Bogor arah selatan / Pasar Rebo didepan Kantor PLN Kramat Jati Jakarta Timur atau setidak tidaknya pada suatu tempat yang masih dalam daerah hukum pengadilan Negeri Jakarta Timu, karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas hingga

~~menyebabkan~~ seorang korban yang bernama Awaludin Harahap meninggal dunia,
~~yang~~ dilakukan dengan cara antara lain sebagai berikut;

- Pada awalnya terdakwa TJUTJU MURY PRASTYO KRIESTADI yang berpropesi sebagai pengemudi Busway Nopol B- 7316 IV dengan rute kp. Melayu – Kp. Rambutan sedang menjalankan tugasnya yaitu mengantarkan penumpang dari kampung melayu kp. Rambutan dan cuaca pada saat itu cerah, dengan posisi pada jalur kanan yang berkarpet merah, sesampainya di depan Puskesmas kramat jati terdakwa melihat ada sepeda motor kaiser warna Merah Nopol B-6907 KCF yang dikendarai oleh Awaludin Harahap berpenumpang yaitu saksi ARNIATI duduk dibak belakang bersama dengan saksi Nurhayati dan saksi AMMI HARAHAHAP berjalan pelan di jalur kanan sesampainya di depan kantor PLN Kramat Jati sewaktu terdakwa akan menyalip sepeda Motor kaiser warna Merah nopol b-6907 KCF dari arah kiri tiba-tiba terdakwa melihat kurtan Umum (Mikrolet yang posisinya di depan Terdakwa berhenti, sehingga Terdakwa kembali mengambil jalur kanan lalu menyerempet sepeda Motor tersebut yang sedang dikendarai AWALUDIN HARAHAHAP pada saat itu berada di jalur kanan terpentil hingga membentur trotoar pagar pembantas jalan;
- Bahwa perbuatan Terdakwa tersebut telah mengakibatkan AWALUDIN HARAHAHAP mengalami cedera kepala berat, luka timbul pada dada kanan, luka robek tangan kanan dan kaki kanan sehingga kedua korban meninggal dunia hal ini sesuai dengan surat Visum et Repertum No.25/MR/IX/2010/RSU UKI tanggal 27 September 2010 pukul 10.00 wib, dikeluarkan oleh dokter Rumah Sakit umum DKI Jakarta Dr Eveline Sabrina Ranti;
- Perbuatan Terdakwa sebagaimana tersebut diatas diatur dan diancam Pidana dalam Pasal 310 ayat (4) undang-undang No.22 tahun 2009;

Dan

KEDUA:

~~Bahwa~~ Terdakwa TJUTJU MURY PRASTYO KRIESTADI pada hari Jumat tanggal 17 september 2010 sekitar jam 11.00 atau setidaknya pada sewaktu waktu dalam bulan September 2010, bertempat di jalan Raya Bogor arah selatan / pasar Rebo didepan Kantor PLN Kramat Jati Jakarta Timur atau setidaknya pada suatu tempat yang masih dalam daerah hukum pengadilan Negeri Jakarta Timur, karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan seorang korban yang bernama Awaludin Harahap meninggal dunia, yang dilakukan dengan cara antara lain sebagai berikut;

- Pada awalnya terdakwa TJUTJU MURY PRASTYO KRIESTADI yang berpropesi sebagai pengemudi Busway Nopol B- 7316 IV dengan rute Kp. Melayu – Kp. Rambutan sedang menjalankan tugasnya yaitu mengantarkan penumpang dari kampung melayu kp. Rambutan dan cuaca pada saat itu cerah dengan posisi pada jalur kanan yang berkarpet merah, sesampainya di depan Puskesmas kramat jati terdakwa melihat ada sepeda motor kaiser warna Merah Nopol B-6907 KCF yang dikendarai oleh Awaludin Harahap berpenumpang yaitu saksi ARNIATI duduk dibak belakang bersama dengan saksi Nurhayati dan saksi AMMI HARAHAHAP berjalan pelan di jalur kanan sesampainya di depan kantor PLN Kramat Jati sewaktu terdakwa akan menyalip sepeda Motor kaiser warna Merah nopol B-6907 KCF dari arah kiri tiba-tiba terdakwa melihat angkutan Umum (Mikrolet) yang posisinya di depan Terdakwa berhenti, sehingga Terdakwa kembali mengambil jalur kanan lalu menyerempet sepeda Motor tersebut yang sedang dikendarai AWALUDIN HARAHAHAP pada saat itu berada di jalur kanan terpental hingga membentur trotoar pagar pembatas jalan;
- Bahwa perbuatan Terdakwa tersebut telah mengakibatkan saksi AMMI Harahap mengalami gegar otak ringan, luka robek dibelakang kepala, tungkai bawah kiri patah, lukarobek tungkai kiri sesuai surat visum et Repertum no. 19/MR/IX/2010/RUSU UKI Tanggal 21 September 2010 pukul

Busway 10.00 WIB dikeluarkan oleh dokter rumah Sakit umum DKI Jakarta Dr.
Eveline Sabrina Ranti;

**Perbuatan Terdakwa sebagaimana tersebut diatas diatur dan diancam
Pidana dalam Pasal 310 ayat (3) undang-undang No.22 tahun 2009;**

Dan

KETIGA;

Bahwa Terdakwa TJUTJU MURY PRASTYO KRIESTADI pada hari Jumat tanggal 17 september 2010 sekitar jam 11.00 atau setidak tidaknya pada sewaktu waktu dalam bulan September 2010, bertempat di jalan Raya Bogor arah selatan / pasar Rebo didepan Kantor PLN Kramat Jati Jakarta Timur atau setidak tidaknya pada suatu tempat yang masih dalam daerah hukum pengadilan Negeri Jakarta Timur, karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas hingga menyebabkan seorang korban yang bernama Awaludin Harahap meninggal dunia, yang dilakukan dengan cara antara lain sebagai berikut;



Pada awalnya terdakwa TJUTJU MURY PRASTYO KRIESTADI yang berprofesi sebagai pengemudi Busway Nopol B- 7316 IV dengan rute kp. Melayu – Kp. Rambutan sedang menjalankan tugasnya yaitu mengantarkan penumpang dari kampung melayu kp. Rambutan dan cuaca pada saat itu cerah, dengan posisi pada jalur kanan yang berkarpet merah, sesampainya di depan Puskesmas kramat jati terdakwa melihat ada sepeda motor kaiser warna Merah Nopol B-6907 KCF yang dikendarai oleh Awaludin Harahap berpenumpang yaitu saksi ARNIATI duduk dibak belakang bersama dengan saksi Nurhayati dan saksi AMMI HARAHAHAP berjalan pelan di jalur kanan sesampainya di depan kantor PLN Kramat Jati sewaktu terdakwa akan menyalip sepeda Motor kaiser warna Merah nopol B-6907 KCF dari arah kiri tiba-tiba terdakwa melihat angkutan Umum (Mikrolet) yang posisinya di depan Terdakwa berhenti, sehingga Terdakwa kembali mengambil jalur kanan lalu menyerempet sepeda Motor tersebut yang sedang dikendarai

AWALUDIN HARAHAHAP pada saat itu berada di jalur kanan terpal hingga membentur trotoar pagar pembatas jalan;

- Bahwa perbuatan terdakwa tersebut telah mengakibatkan saksi ARNIATI mengalami luka lecet tangan dan kaki sebelah kanan sesuai Surat Visum et Repertum No.20/MR/IX/2010/RSU UKI tanggal 22 September 2010 pukul 10.00 wib, dikeluarkan oleh dokter Rumah Sakit Umum DKI Jakarta Dr.Eveline Sabrina Ranti dan saksi NURHAYATI mengalami cedera kepala ringan dan patah tulang dasar mata kaki sesuai surat Visum et Repertum No. 12/MR/IX/2010/RSU UKI tanggal 4 September 2010 pukul 10.00 Wib dikeluarkan oleh dokter Rumah Sakit Umum DKI Jakarta Dr. Gelelas R.G.

Perbuatan Terdakwa sebagaimana tersebut diatas diatur dan diancam pidana dalam pasal 310 ayat (2) undang undang No.22 tahun 2009;

Menimbang, bahwa atas pertanyaan Hakim Ketua Majelis, Terdakwa menyatakan telah mengerti akan isi dan maksud dakwaan Penuntut Umum tersebut.

Menimbang, bahwa atas pembacaan surat dakwaan Penuntut Umum tersebut, Penasehat Hukum Terdakwa tidak mengajukan Eksepsi

Menimbang, bahwa untuk membuktikan dakwaannya tersebut Penuntut Umum telah mengajukan saksi-saksi yang telah memberikan keterangan di bawah sumpah, yang menerangkan pada pokoknya sebagai berikut :

1. Saksi EMI HERMINA HARAHAHAP :

- Bahwa saksi pernah diperiksa di Kepolisian dan keterangan saksi yang ada dalam BAP Penyidik itu benar serta masih saksi pertahankan sampai sekarang ;
- Bahwa pada saat kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tanggal 17 September 2010, pukul 11.00 WIB, di jalan Raya Bogor arah selatan (Pasar Rebo di depan kantor PLN Kramat Jati, Jakarta Timur;

- ~~Bahwa~~ sebelum terjadi kecelakaan sepeda motor yang dikemudikan oleh suami saksi berjalan dari rumah di cakung hendak ke pasar induk Kramat jji Jakarta Timur melalui Jalan Raya Bogor arah Pasar Rebo;
- Bahwa sepeda motepulang dari pasaror yang dikemudikan oleh suami saksi berjalan di lajur Busway TransJakarta dengan kecepatan sedang;
- Bahwa pada saat sebelum kecelakaan saksi tidak melihat Busway TransJakarta karena saksi duduk menghadap ke depan;
- Bahwa sesaat sebelum kecelakaan saksi melihat Busway TransJakarta datang dari sebelah kiri dan langsung memotong jalur sepeda motor yang saksi tumpangi dengan saksi Armiami berteriak sambil memukul body Busway agar pengemudi busway tahu bahwa kendaraannya dekat dengan sepeda motor yang saksi tumpangi;
- Bahwa pengemudi basway TransJakarta tidak merespon sehingga bodi samping menyerempet bak belakang sepeda motor yang saksi tumpangi;
- Bahwa setelah menyerempet saksi menutup mata dan saat itu saksi merasa sepeda motor bergoyang, setelah saksi membuka mata ternyata suami saksi sudah tidak ada dan melihat suami saksi sudah tergeletak di Jalanan, sedang sepeda motor tersangkut dipagar pembatas jalan;
- Bahwa kendaraan Busway TransJakarta berhenti di depan sepeda motor yang saksi tumpangi, kemudian saksi jatuh karena ingin menghampiri suami saksi, akan tetapi tidak bisa berdiri karena sakit pada kaki kiri saksi sehingga sambil merangkak dan berteriak minta tolong;
- Bahwa saat menghampiri suami masih hidup dalam kondisi tidak sadar dan napas tersengal sengal;
- Bahwa kemudian datang petugas polisi yang dibantu warga sekitarkemudian saksi dibawa kerumah sakit UKI Jakarta Timur;
- Bahwa akibat kecelakaan tersebut saksi mengalami luka pada pergelangan kaki kiri, paha kiri bengkak dan memar dan saksi mengalami gegar otak ringan;

2. Saksi ARNIATI :

- Bahwa saksi pernah diperiksa di Kepolisian dan keterangan saksi yang ada dalam BAP Penyidik itu benar serta masih saksi pertahankan sampai sekarang ;
- Bahwa benar pada saat kejadian kecelakaan, saksi berada di bak belakang sepeda motor bersama anak saksi dan isteri almarhum Awaludin Harahap yang bernama Emmi Hermina Harahap;
- Bahwa sepeda motor yang dikemudikan almarhum berada di jalur kanan melaju dengan kecepatan sedang dari cililitan ke arah Pasar Rebo Jakarta Timur;
- Bahwa bagian tengah body Busway Transjakarta menyerempet sepeda motor yang saksi tumpangi sehingga sepeda motor terdorong ke kanan dan membentur trotoar dan pagar batas jalan;
- Bahwa pada saat sebelum kejadian saksi tidak melihat datangnya Busway TransJakarta dan saksi tidak mendengar bunyi klakson;
- Bahwa saat diserempet oleh Busway saksi sempat memukul-mukul body Busway TransJakarta sambil berteriak takut terserempet akan tetapi busway tidak respon dan menyerempet sepeda motor yang dikemudikan almarhum Awaludin Harahap;
- Bahwa akibat kecelakaan saksi mengalami luka-luka pada kepala bagian belakang karena terbentur aspal dan terseret;
- Bahwa saksi di tolong oleh petugas polisi dan dibawa ke Klinik terdekat kemudian dirujuk ke Rumah sakit UKI Jakarta Timur;
- Bahwa saksi tidak mendapatkan santunan atau biaya pengobatan dari Busway Transjakarta atau dari pihak Terdakwa;

3. Saksi SARONI :

- Bahwa pada saat itu Jumat tanggal 17 September 2010 datang kendaraan busway masuk ke halaman Polsek Ciracas selanjutnya pengemudi kendaraan melaporkan bahwa telah terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan

1. ~~Saksi~~ **Raya** Bogor arah Pasar Rebo di depan kantor PLN Kramat Jati Jakarta Timur;

- Bahwa setelah menerima laporan tentang kecelakaan lalu lintas tersebut selanjutnya saksi mengamankan Pengemudi dan selanjutnya saksi menuju tempat kecelakaan tersebut;
- Bahwa setelah tiba di Tempat kejadian saksi menemukan ceceran darah dan bekas seretan pada jalan dan trotoar pembatas jalan, dan beberapa besi pembatas jalan bengkok, sepeda motor berada di pinggir jalan dekat kantor PLN Kramat Jati dan korban laki-laki mengalami luka berat dalam kondisi tidak sadarkan diri dengan napas tersengal sengal dan seorang perempuan mengalami luka-luka dan keduanya sudah berada di pinggir jalan dekat kantor PLN Kramat Jati, selanjutnya saksi dengan kendaraan PLN membawa kedua korban ke rumah sakit UKI;
- Bahwa akibat kecelakaan kendaraan Busway rusak pada body samping kanan baret dari tengah sampai ke bumper belakang dan ventilasi mesin sebelah kanan robek;
- Bahwa akibat kecelakaan itu Awaludin Harahap mengalami luka robek lecet lecet di bagian wajah kiri dan kanan, luka lecet dan luka memar di dada kanan, luka robek di tangan kiri dan luka robek di bagian kaki dan kemudian korban meninggal dunia di rumah sakit UKI Jakarta Timur;
- Bahwa Emmy Hermina Harahap mengalami luka robek di belakang kepala sebelah kanan, luka robek di kaki kiri;

4. Saksi NURMA :

- Bahwa saat kejadian kecelakaan lalu lintas pada hari Jumat tanggal 17 september 2010 jam 11.00 WIB di jalan Raya Bogor Pasar Rebo di depan PLN Kramat Jati Jakarta Timur antara kendaraan Busway dengan sepeda motor;
- Bahwa saat kecelakaan tersebut terjadi posisi saksi berada dalam kendaraan Busway karena saksi bertugas sebagai satpam pada kendaraan

- tersebut tepatnya berada di pintu penumpang samping kanan posisi menghadap ke dalam penumpang;
- Bahwa terjadinya kecelakaan Busway tersebut dikemudikan oleh Tjutju Mury Prasetyo dan sebelum kecelakaan kendaraan berkebalan dari arah Kramat Jati ke arah Pasar Rebo;
 - Bahwa sebelum kecelakaan kendaraan berjalan di jalur Busway dan melaju dengan kecepatan yang menurut saksi tidak terlalu pelan dan juga tidak terlalu kencang;
 - Bahwa benturan dalam kecelakaan itu lebih dari 1 (satu) kali, akan tetapi Busway masih terus berjalan, kemudian Busway berhenti di lokasi kejadianmana;
 - Bahwa dalam kejadian itu saksi tidak tahu siapa yang menolok korban dalam kecelakaan itu;
- Bahwa dengan terdakwa Tjutju Mury Prasetyo saksi baru hari itu saja menjadi koreknya;
- Bahwa kejadian itu terjadi sekitar pukul 11.00 WIB pada hari Jumat 17 september 2010 ;
 - Bahwa setelah mendengar benturan pengemudi busway tidak berhenti, baru beberapa saat kemudian berhenti karena jika di rem yang didalam Busway akan terbalik;
 - Bahwa tanda-tanda jalur Busway tidak ada di kejadian tersebut;
 - Bahwa keterangan di BAP itu bukan saksi tapi Oji atasan saksi kemudian saksi juga tidak tahu bahwa keterangan di BAP itu keterangan saksi yang harus ditandatangani oleh saksi dan di Polisi itu bukan omongan saksi ;
 - Bahwa apa yang saksi ucapkan lihat dan saksi rasakan itulah saksi sendiri;
 - Bahwa jumlah penumpang yang ada di Busway TransJakarta jumlah penumpang penuh ada yang berdiri dan ada juga yang duduk karena posisi saksi ada dalam busway itu;

5. Saksi DADANG MANSYUR (dibacakan) :

Hal. 11 dari 20 Putusan No. 153/Pid.B/2011/PN.Jkt.Tim.

- ~~Bahwa~~ pada saat kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tanggal 17 September 2010, pukul 11.00 WIB, di jalan Raya Bogor arah selatan (Pasar Rebo di depan kantor PLN Kramat Jati, Jakarta Timur;
- Bahwa Kecelakaan terjadi saya sedang berada di warung kopi di jalan Dato Tonggara sebelah kantor PLN Kramat Jati karena pekerjaan saya sehari-hari adalah sebagai penjaga parker sekaligus mengatur lalu lintas di samping kantor PLN Kramat Jati;
- Bahwa saya mendengar suara gubrak selanjutnya saya melihat ke depan kantor PLN tempat asal suara tersebut ternyata suara kecelakaan lalu lintas;
- Bahwa kemudian ada polisi yang datang ke tempat kejadian dan kemudian korban di bawa kerumah sakit UKI dengan kendaraan PLN;

Menimbang, bahwa di persidangan telah dibacakan barang bukti berupa :

- o 1 (satu) buah Sim B1 an Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi
- o 1 (satu) buah Sim C an Awaludin Harahap;
- o 1 (satu) lembar STNK Busway transjakarta No.Pol B-7316-IV;
- o 1 (satu lembar sTNK sepeda motor Bak Roda tiga No Pol B-6907 KCF;
- o 1 (satu) unit sepeda motor Bak roda tiga No. Pol B-6907 KCF;
- o 1 (satu unit Busway TransJakarta No. Pol B-7316-IV;

Menimbang, bahwa di persidangan telah dibacakan Visum surat berupa :

- Visum Et Repertum No.25/NR/IX/2010/RSU UKI tanggal 27 september 2010 dikeluarkan oleh Rumah Sakit Umum UKI Jakarta Timur atas nama korban meninggal dunia Awaludin harahap;
- Visunm Et Repertum No.12/MR?X/2010/RSU UKI tanggal 4 Oktober 2010 yang dikeluarkan oleh rumah sakit rumah sakit umum UKI Jakarta Timur atas nama korban Nurhayati (luka-luka ringan);
- Visum Et Repertum No.20/MR/X/2010/RSU UKI tanggal 22 September 2010 yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit umum UKI Jakarta Timur atas nama korban Arminati (Luka-luka ringan);

~~Visum~~ Et Repertum No.19/MR/IX/2010/RSU UKI tanggal 21 September 2010 yang dikeluarkan oleh Rumah Sakit umum UKI Jakarta Timur atas nama korban Emmi Harahap (Luka-luka ringan);

Menimbang, bahwa barang bukti dan Visum surat tersebut telah secara sah menurut hukum, oleh karena mana barang bukti dan Visum tersebut dapat digunakan sebagai alat bukti guna pembuktian perkara ini ;

Menimbang, bahwa berdasarkan keterangan saksi-saksi, keterangan Terdakwa dan hasil Visum surat yang diajukan di persidangan diperoleh fakta hukum sebagai berikut :

- Bahwa pada hari Jumat tanggal 17 September 2010, terdakwa TjutjuMury Prasetyo Kriestadi selaku pengebudi kendaraan Busway TransJakarta No.Pol B_7316-IV rute kampung melayu kampung Rambutansedang menjalankan tugasnya untuk mengantar penumpang dari kampung Melayu ke terminal Kampung Rambutan Jakarta Timur. Sesampainya di dekat Puskesmas Kramat Jati Jakarta Timur terdakwa melihat sepeda motor Kaisar Bak Roda tiga No. Pol B-6907- KCF warna merah yang dikemudikan oleh Awaludin harahap dengan penumpang di bak belakang ;
- Bahwa kemudian terdakwa membunyikan klakson sebanyak 3 kali dengan maksud agar pengembudi sepeda motor warna merah berpindah kejalur kiri, oleh karena sepeda motor sesampainya di jalan Raya Bogor Terdakwa berpindah mengambil lajur kiri dengan maksud untuk mendahului sepeda motor Kaisar Bak Roda tiga No pol B-6907-KCF, setelah berpindah ke jalur kiri tepatnya di kantor PLN Kramat Jati Jakarta Timur pada saat terdakwa sedang mendahului sepeda motor tersebut terdakwa melihat didepan ada kendaraan umum mikrolet berhenti sedang menurunkan penumpang, sehingga terdakwa langsung menyalip sepeda motor tersebut dari sebelah kiri dan memotong jalannya sepeda motor sehingga body bagian belakang kendaraan Busway TransJakarta yang dikemudikan Terdakwa dan menyerempet sepeda motor Kaisar roda tiga No. Pol B-6907-KCF warna merah;

- ~~Bahwa~~ akibat serempetan sepeda motor tersebut tersangkut di jaringan mesin Busway TransJakarta dan terseret beberapa meter kedepan, sedangkan pengemudi Awaludin Harahap terpelantai ke jalan dan sepeda motor terpelantai dan membentur dan menyangkut pada pagar pembatas jalan raya;

Menimbang, bahwa berdasarkan kepada fakta-fakta hukum yang terungkap di persidangan tersebut, selanjutnya Majelis akan menghubungkannya dengan dakwaan Penuntut Umum ;

Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan yaitu :

KESATU; Perbuatan Terdakwa sebagaimana tersebut diatas diatur dan diancam Pidana dalam Pasal 310 ayat (4) undang-undang No.22 tahun 2009;

KEDUA; Perbuatan Terdakwa sebagaimana tersebut diatas diatur dan diancam Pidana dalam Pasal 310 ayat (3) undang-undang No.22 tahun 2009;

 DAN
KETIGA; Perbuatan Terdakwa sebagaimana tersebut diatas diatur dan diancam pidana dalam pasal 310 ayat (2) undang undang No.22 tahun 2009;

Menimbang, bahwa Penuntut Umum dalam surat tuntutannya menyatakan Terdakwa telah terbukti bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana yang didakwakan, oleh karena itu mohon Terdakwa dijatuhi pidana ;

Menimbang, bahwa Penasehat Hukum Terdakwa dalam Pembelaannya menyatakan bahwa Terdakwa tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana sebagaimana didakwakan oleh Penuntut Umum, untuk itu mohon Terdakwa dibebaskan dari segala tuntutan hukum ;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta-fakta hukum yang terungkap di persidangan, dihubungkan dengan keterangan saksi-saksi dan Terdakwa serta barang bukti yang diajukan di persidangan, Majelis akan mempertimbangkannya sebagai berikut :

Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan Surat Dakwaan Kumulatif Kesatu, Kedua ketiga, maka sebagai konsekuensi

Majelis Hakim bebas membuktikan Dakwaan mana yang menurut Majelis lebih terbukti terlebih dahulu, dalam hal Dakwaan tersebut tidak terbukti barulah Majelis akan mempertimbangkan Dakwaan selanjutnya ;

- Menimbang, bahwa dalam Dakwaan Kesatu Terdakwa telah didakwa melanggar **Pasal 310 ayat (4) undang-undang No.22 tahun 2009;**

menimbang, bahwa untuk dapat dipersalahkan dalam Dakwaan Kesatu tersebut, maka haruslah dipenuhi unsur-unsur dari tindak pidananya sebagai berikut :

1. Barang siapa ;
2. Karena kekhilafannya menyebabkan orang meninggal dunia ;

Unsur ke-1 : *Barang siapa.*

Menimbang, bahwa yang dimaksud dengan barang siapa adalah setiap orang yang sehat akal pikirannya, yang dapat bertanggung jawab atas segala perbuatannya secara hukum ;

Menimbang, bahwa dari fakta-fakta yang terungkap di persidangan, dihubungkan dengan awal persidangan dimana Majelis telah menanyakan jati diri Terdakwa, dimana Terdakwa mengaku bernama Tjutju Mury Prasetyo Kriestadi, sesuai dengan Berita Acara Pendahuluan yang dibuat oleh Penyidik Polisi dan juga sesuai dengan Surat Dakwaan yang diajukan oleh Jaksa Penuntut Umum yang telah dibacakan pada awal persidangan tersebut dimana Terdakwa telah membenarkan semuanya ;

Menimbang, bahwa selama pemeriksaan perkara ini berlangsung, Majelis tidak melihat tanda-tanda pada diri Terdakwa yang dapat menghapuskan pertanggung jawaban pidana dari diri Terdakwa, dengan demikian Majelis berpendapat Terdakwa adalah orang yang sehat akal pikirannya dan dapat bertanggungjawab atas perbuatannya di hadapan hukum ;


Menimbang, bahwa atas dasar pertimbangan di atas, Majelis berpendapat unsur "***barang siapa***" sudah terpenuhi secara sah dan meyakinkan ;

Unsur ke-2 : *Karena kekhilafannya menyebabkan orang meninggal dunia.*

Menimbang, bahwa sebagaimana terungkap dalam persidangan, berdasarkan keterangan saksi-saksi dan dibenarkan oleh Terdakwa, bahwa kejadian dalam perkara ini terjadi pada hari Jumat tanggal 17 September 2010 sekitar jam 11.00 WIB ;

Menimbang, bahwa pada saat itu Terdakwa sedang mengendarai mobil Busway TransJakarta No. Pol. B-7316-IV dengan membawa penumpang dengan rute Kampung Melayu- Kampung Rambutan Jakarta Timur ;

Menimbang, bahwa menurut Terdakwa sesampainya di Puskesmas Kramat Jati Jakarta Timur terdakwa melihat ada sepeda motor Kaiser bak Roda tiga No Pol B- 6907-KCF warna merah yang dikemudikan oleh Awaludin Harahap dengan berpenumpang di bak belakang ;



Menimbang, Bahwa kemudian terdakwa membunyikan klakson sebanyak 3 kali dengan maksud agar pengemudi sepeda motor warna merah berpindah ke jalur kiri, oleh karena sepeda motor sesampainya di jalan Raya Bogor Terdakwa berpindah mengambil lajur kiri dengan maksud untuk mendahului sepeda motor Kaiser Bak Roda tiga No pol B-6907-KCF, setelah berpindah ke jalur kiri tepatnya di kantor PLN Kramat Jati Jakarta Timur pada saat terdakwa sedang mendahului sepeda motor tersebut terdakwa melihat didepan ada kendaraan umum mikrolet berhenti sedang menurunkan penumpang, sehingga terdakwa langsung menyalip sepeda motor tersebut dari sebelah kiri dan memotong jalannya sepeda motor sehingga body bagian belakang kendaraan Busway TransJakarta yang dikemudikan Terdakwa dan menyerempet sepeda motor Kaiser roda tiga No. Pol B-6907-KCF warna merah;

Menimbang, Bahwa akibat serempetan sepeda motor tersebut tersangkut di jaringan mesin Busway TransJakarta dan terseret beberapa meter kedepan, sedangkan pengemudi Awaludin Harahap terpental ke jalan dan sepeda motor terpental dan membentur dan menyangkut pada pagar pembatas jalan raya;

Menimbang, bahwa selanjutnya saksi Emmi Hermina Harahap dan Awaludin Harahap di bawa ke rumah sakit UKI Jakarta Timur sedangkan saksi Arniati dan Nurhayati dibawa ke Klinik terdekat;

Menimbang, bahwa pengendara sepeda motor Awaludin Harahap meninggal di Rumah Sakit UKI Jakarta pada hari Jumat tanggal 17 September 2010 sekitar jam 13.00 WIB setelah sempat dirawat selama satu jam berdasarkan Visum Et Repertum No.25/MR/IX/2010/RSU UKI tanggal 27 September 2010 yang dikeluarkan oleh rumah sakit Umum UKI Jakarta Timur;

Menimbang, bahwa berdasarkan Visum et Repertum dan dihubungkan dengan keterangan saksi-saksi, sehingga oleh karena itu Majelis Hakim berpendapat bahwa meninggalnya korban akibat dari terbenturnya kepala korban pada saat terjatuh dari sepeda motornya ;

Menimbang, bahwa dengan berdasarkan kepada pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, maka terbukti kekhilafan Terdakwa dalam menyikapi kejadian tersebut sehingga Majelis berkesimpulan unsur kedua inipun telah terpenuhi ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut di atas, maka perbuatan Terdakwa ternyata telah memenuhi semua unsur dalam Dakwaan Kesatu Penuntut Umum ;

Menimbang, bahwa dengan terpenuhinya semua unsur dalam Dakwaan Kesatu, maka Dakwaan Kedua tidak perlu dipertimbangkan lagi ;

Menimbang, bahwa dalam perkara ini Penasehat Hukum Terdakwa telah mengajukan Pledoi atau nota Pembelaan secara tertulis pada persidangan tanggal 13 April 2011 yang pada intinya Penasehat Hukum Terdakwa menyatakan bahwa tidak ada unsur kekhilafan dalam diri Terdakwa yang menyebabkan matinya korban Awaludin Harahap dan mohon agar Majelis membebaskan diri Terdakwa dari segala tuntutan hukum ;

Menimbang, bahwa sebagaimana telah dipertimbangkan oleh Majelis dalam pertimbangan unsur kedua tersebut di atas, dimana ternyata walaupun ada

kesalahannya dari pihak korban, namun hal itu tidak lantas menghapuskan unsur kesalahan dalam perbuatan Terdakwa sebagaimana telah dipertimbangkan di atas, sehingga dengan demikian Majelis menyatakan menolak seluruh dalil yang Penasehat Hukum Terdakwa kemukakan dalam nota pembelaannya ;

Menimbang, bahwa selanjutnya Majelis akan mempertimbangkan apakah perbuatan yang telah dilakukan Terdakwa dapat dipertanggungjawabkan kepadanya atau apakah Terdakwa dalam melakukan perbuatannya itu terdapat alasan-alasan pemaaf atau pembeda, sehingga perbuatan yang dilakukannya tidak dapat dipertanggung jawabkan kepadanya ;

Menimbang, bahwa selama persidangan Majelis tidak menemukan adanya alasan-alasan pemaaf atau pembeda dalam Terdakwa melakukan perbuatannya, sehingga perbuatan yang dilakukan Terdakwa dapat dipertanggung jawabkan kepadanya, telah mengantarkan Majelis kepada satu keyakinan akan kesalahan Terdakwa oleh karena itu Terdakwa haruslah dinyatakan telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana sebagaimana yang akan disebutkan dalam amar putusan di bawah ini ;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dinyatakan telah terbukti bersalah, maka Terdakwa haruslah dijatuhi pidana sesuai dengan kesalahannya ;

Menimbang, bahwa oleh karena sebelum perkara ini diputus Terdakwa telah berada dalam tahanan, maka sesuai dengan Pasal 22 ayat (4) KUHP lamanya Terdakwa berada dalam tahanan akan dikurangkan segenapnya dari pidana penjara yang dijatuhkan ;

Menimbang, bahwa mengenai barang bukti dalam perkara ini, statusnya akan ditentukan oleh Majelis sebagai tercantum dalam amar putusan ini ;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dinyatakan terbukti bersalah maka Terdakwa harus pula dibebani membayar ongkos perkara ;

Menimbang, bahwa sebelum menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa, maka terlebih dahulu akan dipertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan meringankan :

Hal-hal yang memberatkan :

- Perbuatan Terdakwa telah menyebabkan korban Awaludin Harahap meninggal dunia dan luka-luka berat dan ringan;

Hal-Hal yang meringankan :

- Terdakwa belum pernah dihukum ;
- Terdakwa berlaku sopan di persidangan ;
- Terdakwa mengakui terus terang perbuatannya dan menyesalinya ;

Menimbang, bahwa setelah mempertimbangkan segala sesuatunya, akhirnya Majelis sampai pada suatu kesimpulan dan pendapat bahwa pidana yang dijatuhkan atas diri Terdakwa sebagaimana akan dicantumkan di dalam Amar Putusan ini adalah telah sesuai dan setimpal dengan kesalahannya, sehingga dipandang sudah tepat dan adil ;

Mengingat ketentuan pasal Pasal 310 ayat (4) undang-undang No.22 tahun 2009 serta ketentuan perundang-undangan yang berhubungan dengan perkara ini;

M E N G A D I L I

1. Menyatakan Terdakwa : TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI, terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "*karena kekhilafannya menyebabkan orang meninggal dunia*";
2. Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 8 (delapan) bulan;
3. Menetapkan masa penahanan yang telah dijalani oleh Terdakwa tersebut dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan ;
4. Menetapkan agar Terdakwa tetap berada dalam tahanan ;
5. Memerintahkan barang bukti berupa :
 1. 1 (satu) buah SIM B 1 An TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI ;
Dikembalikan kepada TJUTJU MURY PRASETYO KRIESTADI;
 2. 1 (satu) buah SIM C An. AWALUDIN HARAHAHAP;

3. 1 (satu) lembar STNK sepeda Motor bak Roda Tiga No.Pol B-6907-KCF;

4. 1 (satu) unit sepeda motor bak Roda tiga No. Pol B-6907 KCF;

Dikembalikan kepada keluarga AWALUDIN HARAHAAP;

5. 1 (satu) unit busway Trasparkarta No. Pol B-7316 IV

6. STNK Busway Nopol B-7316 IV;

Dikembalikan pada PT. Eka Sari Lorena Transport (Divisi Busway);

dikembalikan kepada yang berhak ;

6.Membebankan Terdakwa untuk membayar ongkos perkara sebesar Rp. 2.000,-
(dua ribu rupiah) ;

Demikianlah diputuskan pada hari : SENIN, tanggal 11 April 2011, dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur yang diketuai oleh : SUHARTOYO, SH.,MH dengan anggota H. SOFYANSYAH, SH. dan HASNAWATY,SH.MH., putusan mana diucapkan pada hari : KAMIS, tanggal 14 April 2011, dalam sidang yang terbuka untuk umum oleh Majelis Hakim tersebut, dibantu oleh : INA SUSILAYANTI, SH., Panitera Pengganti pada Pengadilan Negeri tersebut, dengan dihadiri TITIK ROSANTI, SH., Jaksa Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri Jakarta Timur, serta dihadiri pula oleh Terdakwa dengan didampingi oleh Penasehat Hukumnya.

HAKIM-HAKIM ANGGOTA,

HAKIM KETUA,



1. H. SOFYANSYAH, SH.

SUHARTOYO,SH.MH



2. HASNAWATY,SH.MH.

PANITERA PENGGANTI,



INA SUSILAYANTI,SH.

Salinan sesuai dengan aslinya
Perkara Pidana No.153/Pid.B/2011/PN.Jkt.Tim.
Diberikan atas permintaan Keluarga Korban tanggal 19 Juli 2011.

Jakarta, 19 Juli 2011

PANITERA/SEKRETARIS
/PENGADILAN NEGERI JAKARTA TIMUR./



H. BASTARIAL, SH. MH.
NIP.19560821 198603 1 003,-



Hal. 21 dari 21 Putusan No. 153/Pid.B/2011/PN.Jkt.Tim.

Amatun perkara PIDANA
Tanggal 16 April 2012 diberikan kepada: Radius A
dibawah Panitera Muda Hukum UHFU UNDIP
Sesuai surat permohonan penelitian / Riset No. 0806342996
Tanggal 16 April 2012 untuk keperluan penelitian

JAKARTA, 2012
PENGADILAN NEGERI JAKARTA SELATAN
PANITERA MUDA HUKUM P U T U S A N

Nomor : 1010 /PID.B/2011/PN.JKT.SEL.

DEMI KEMADHIAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA.

Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, yang memeriksa dan mengadili perkara-perkara pidana dengan acara Biasa pada tingkat pertama, telah menjatuhkan putusan yang amar putusannya sebagai berikut :

- Nama lengkap : SALMON DAMANIK .
- Tempat lahir : Bahbolon (Siantar)
- Umur/tanggal lahir : 37 tahun/ 18 Februari 1974
- Jenis kelamin : Laki-laki
- Kebangsaan : Indonesia
- Tempat tinggal : Jl.Kemuning VI/50 Rt.015 Rw.06 Pejaten Timur Pasar Minggu Jakarta Selatan
- A g a m a : Protestan
- Pekerjaan : Sopir
- Pendidikan : SMA

Terdakwa ditahan sejak tanggal 8 Juni 2011 sampai dengan sekarang ;

Terdakwa tidak didampingi Penasihat Hukum ;

- Pengadilan Negeri tersebut ;
- Telah membaca surat-surat dalam berkas perkara yang bersangkutan ;
- Telah mendengar pembacaan Surat Dakwaan Penuntut Umum, keterangan saksi-saksi, keterangan Terdakwa dan memperhatikan barang bukti yang diajukan ke persidangan ;
- Telah mendengar Tuntutan Pidana dari Penuntut Umum yang pada pokoknya menuntut agar Majelis Hakim menjatuhkan putusan sebagai berikut :

1. Menyatakan, Terdakwa SALMON DAMANIK telah bersalah melakukan tindak pidana karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas mengakibatkan orang lain meninggal dunia, sebagaimana dimaksud dalam dakwaan tunggal .
2. Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa SALMON DAMANIK dengan pidana penjara selama: 2 (dua) tahun potong masa tahanan denda sebesar Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah) subsider 2 (dua) bulan kurungan ;
3. Menyatakan barang bukti berupa :
 - 1 unit bus metromini No.Pol.B-7736 EG dan 1 lembar STNK kendaraan bus metromini No.Pol..B-7736 EG an.Resti Damanik dikembalikan pada Resti Damanik.
 - Menetapkan supaya Terdakwa dibebani biaya perkara sebesar Rp.2.000,-(dua ribu rupiah)

Menimbang, bahwa atas tuntutan tersebut, Terdakwa mohon keringanan hukuman ;
Menimbang, bahwa Terdakwa dihadapkan ke persidangan dengan dakwaan sebagai berikut :

Bahwa dia Terdakwa Salmon Damanik pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2011 sekira pukul 08.00 WIB atau setidaknya tidaknya pada waktu lain dalam bulan Juni 2011 bertempat di Jl.Gatot Subroto arah Timur dekat Traffic Light Pancoran Wilayah Jakarta selatan atau setidaknya tidaknya disalah satu tempat lain yang termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Jakarta Selatan , mengemudikan kendaraan bermotor karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas mengakibatkan orang lain meninggal dunia yang dilakukan dengan cara: Pada awalnya kendaraan Bus Metromini 640 trayek Tanah Abang – Pasar Minggu No.Pol. B.7736 EG yang dikemudikan terdakwa dan dikerneti oleh saksi Suratno dalam perjalanan dari arah Tanah Abang menjelang putaran pancoran . Bahwa seharusnya Metro Mini tersebut menuju arah Pasar Minggu akan tetapi menjelang putaran Pancoran Terdakwa menurunkan seluruh penumpangnya pada hal ditempat tersebut tidak ada tempat pemberhentian bus (halte) sambil memutar balik kolong pancoran kembali ke Tanah Abang tidak sampai tujuan yaitu Pasar Minggu . Bahwa saat itu salah seorang penumpang yaitu korban Budi Mulya Manurung ,S.Kom. terjatuh hingga tergeletak di tengah jalan dan merintih kesakitan dan mengeluhkan kepalanya korban pusing-pusing, kemudian korban dibawa ke Rumah Sakit tebet Jakarta Selatan karena menderita cedera bagian kepala hingga harus mendapatkan perawatan lebih lanjut setelah itu dipindah di RS UKI Jakarta Timur untuk mendapatkan perawatan intensif tetapi karena kondisi korban terus menurun maka pada tanggal 4 Juni 2011 sekitar jam 20.35 WIB korban meninggal dunia . Menurut Visum Et Repertum yang dikeluarkan Rumah Sakit tebet No.02/VI/RST/UGD/2011 diagnosanya Cidera kepala berat disebabkan oleh kecelakaan lalulintas . Sedangkan dari RSU FK UKI dalam sertifikat medis penyebab kematian adalah cedera kepala berat .

----- Perbuatan terdakwa sebagaimana diatur dan diancam pidana dalam pasal 310 ayat 4 UU No.22 tahun 2009 . -----

Menimbang, bahwa Penuntut Umum mengajukan saksi-saksi kepersidangan yang telah disumpah, pada pokoknya menerangkan sebagai berikut :

Saksi SURATNO

- Bahwa saksi kenal dengan terdakwa dimana-saksi adalah kernet dari bus Metromini No. Pol. B-7736 EG yang dikemudikan oleh terdakwa dan Metromini melalui Rute Pasar Minggu - Tanah Abang sudah sekitar 3 bulan;
- Bahwa pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2011 sekitar jam 08.00 WIB di Jl. Jendral Gatot Subroto arah ke Timur dekat Traffic Light Pancoran Jakarta Selatan salah seorang penumpang Metromini No.Pol. B 7736 EG terjatuh dari Metromini tersebut;
- Bahwa orang tersebut adalah korban Budi Mulya Manurung S.Kom dimana saat jatuh korban mengalami luka pada bagian kepala;
- Bahwa saat itu kendaraan dalam perjalanan dari arah Tanah Abang hendak berputar di Kolong Pancoran untuk kembali ke arah Tanah Abang seharusnya Metromini tersebut ke arah Pasar Minggu;
- Bahwa sudah menjadi kebiasaan Metromini S-640 jurusan Pasar Minggu - Tanah Abang tersebut kalau pagi hari tidak sampai ke Pasar Minggu tetapi hanya berputar di Kolong Pancoran saja;
- Bahwa situasi arus lalu lintas saat itu adalah ramai lancar dan saat itu saksi sedang mengembalikan uang kembalian pada penumpang lain yang kebetulan juga akan turun di tempat tersebut dan penumpang saat itu berjumlah 7 orang;
- Bahwa di tempat korban jatuh tidak ada halte tempat naik turunnya penumpang dan pintu Metromini tidak ditutup oleh kernet dan terdakwa saat berjalan;
- Bahwa saat korban jatuh saksi sedang berada di tengah kendaraan Metromini dan ketika melihat ke belakang saksi melihat ada orang yang tergeletak di belakang Metromininya dan Metromini saksi dikejar oleh beberapa pengendara sepeda motor yang memberi tahu adanya orang jatuh sehingga terdakwa menghentikan kendaraan dan saksi serta terdakwa turun untuk melihat dan ternyata adalah korban yang adalah penumpang yang naik dari daerah Polda Metro Jaya Semanggi;

- Bahwa saat itu korban merintih kesakitan tetapi saksi tidak melihat adanya darah keluar dari tubuh korban selanjutnya korban di bawah ke Rumah Sakit oleh terdakwa sedangkan saksi menunggu kendaraan samapai datang petugas Polisi membawa kendaraan ke Pool Polda Metro Jaya;
- Bahwa saksi mengetahui korban meninggal dunia dari pengurus kendaraan pada hari Minggu tanggal 5 Juni 2011.

Saksi JON PIATOR SIAGIAN,

- Bahwa pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2011 sekitar jam 08.00 WIB Jl. Jendral Gatot Subroto saat saksi melakukan pengaturan lalu lintas di persimpangan Pancoran Jakarta Selatan dekat Pos Lintas saksi menoleh ke belakang melihat seorang laki-laki yaitu korban yang tergeletak di tengah jalan;
- Bahwa kemudian saksi segera mendatangi tempat laki-laki itu tergeletak dan menolong korban dan mengamankan kendaraan bus Metromini No.Pol. B 7736 EG serta STNK nya;
- Bahwa saat itu arus lalu lintas lancar searah, menjelang persimpangan Pancoran Jakarta Selatan, cuaca terang pagi hari jalan beraspal kering dan jarak saksi berdiri dengan tempat kejadian kecelakaan lalu lintas sekitar 100 meter;
- Bahwa posisi korban jatuh berada di lajur paling kanan kemudian saksi mendekati korban dibantu terdakwa meminggirkan korban ke tempat yang aman di tepi jalan lalu saksi menghubungi piket Traffic Management Centre untuk mendatangkan ambulans dan membawa korban ke Rumah Sakit terdekat;
- Bahwa korban tidak mengalami luka terbuka hanya mengeluhkan kepalanya pusing- pusing dan korban masih sadarkan diri;
- Bahwa pintu Metromini tersebut terbuka keada pintu depan dan belakang sedangkan terdakwa sebagai pengemudi tidak membawa SIM yang berlaku/sesuai peruntukannya;
- Bahwa saksi mengetahui kalau korban meninggal dunia dari Penyidik Polri unit Laka Polda Metro Jaya Pancoran Jakarta Selatan.

3. Saksi JUDIN,

- Bahwa pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2011 sekitar jam 08.00 WIB saat saksi sedang standby di Komando Unit Laka Pancoran Jakarta Selatan mendapatkan informasi terjadi kecelakaan lalu lintas di Jl. Jendral Gatot Subroto arah Timur sebelum persimpangan Pancoran Jakarta Selatan dari piket TMC;
- Bahwa selanjutnya saksi ke tempat kejadian dengan membawa ambulance dan melakukan olah tempat kejadian kecelakaan lalu lintas dan menolong korban dengan dibantu terdakwa membawa korban ke Rumah Sakit Tebet Jakarta Selatan untuk mendapatkan pertolongan dokter dan mengamankan kendaraan dan STNKnya
- Bahwa saat itu korban mengalami luka pada bagian kepala belakang memar dan masih sadarkan diri dan korban mengeluh kepala korban pusing-pusing;
- Bahwa Metromini yang dikendarai korban tersebut pada saat berjalan membawa penumpang kedua pintu depan/belakang sebelah kiri dalam keadaan terbuka dan terdakwa sebagai pengemudinya tidak membawa SIM yang masih berlaku/sesuai peruntukannya.

4. Saksi SULASTIKA,

- Bahwa pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2011 sekitar jam 08.00 WIB saat saksi melakukan pengaturan lalu lintas di depan Pos Polisi Pancoran jaraknya dengan tempat kejadian yaitu di Jl. Jenderal Gatot Subroto arah Timur dekat putaran Kolong Pancoran Jakarta Selatan sekitar 100 meter;
- Bahwa saksi tidak melihat langsung kejadian kecelakaan lalu lintas tersebut namun setelah kejadian saksi melihat seorang laki-laki yaitu korban tergeletak di tengah jalan;
- Bahwa korban terjatuh saat turun dari kendaraan bus Metromini 640 No. Pol. B-7736 EG kemudian saksi mendekati tempat kejadian kecelakaan lalu lintas dan menghubungi petugas unit lsk untuk mendatangkan ambulance untuk membawa korban ke Rumah Sakit;
- Bahwa korban masih sadar dan mengeluhkan kepalanya pusing-pusing hingga korban tidak sadarkan diri lalu dibawa ke Rumah Sakit;

- Bahwa sebenarnya rute/trayek Metromini tersebut adalah Tanah Abang Jakarta Pusat sampai dengan tujuan akhir Terminal Pasar Minggu akan tetapi sebagian besar kendaraan Metromini 640 trayek tersebut selalu memutar balik di Kolong Pancoran kembali ke Tanah Abang tidak sampai tujuan dan semua penumpangnya diturunkan sebelum putaran kolong Pancoran;
- Bahwa saksi mengetahui dari Penyidik Unit Laka Polda Metro Jaya kalau korban saat ini telah meninggal dunia di Rumah Sakit UKI Cawang Jakarta Timur beberapa hari setelah kejadian kecelakaan lalu lintas.

5. Saksi YANTI GULTOM,

- Bahwa saksi mengetahui berita kecelakaan lalu lintas yang dialami suami saksi dari saudara saksi yang mengabarkan suami saksi mengalami kecelakaan lalu lintas saat dirinya terjatuh saat akan turun dari kendaraan angkutan umum bus Metromini;
- Bahwa pada saat suami saksi berangkat dari rumah untuk mengajar sebagai Dosen di Kampus STEMIK Bidakara Jakarta Selatan dalam kondisi fisik sehat-sehat saja dan tidak dalam perawatan dokter dan biasa menumpang angkutan umum untuk berangkat dan pulang keja;
- Bahwa suami saksi mengalami kecelakaan lalu lintas pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2011 sekitar jam 08.00 WIB di Jl. Jl. Jendral Gatot Subroto arah Timur sebelum Traffic Light Pancoran Wilayah Jakarta Selatan;
- Bahwa setelah terjadinya kecelakaan suami saksi menderita cedera bagian kepala hingga harus mendapatkan perawatan di RS UKI Jakarta Timur tetapi karena kondisi suami saksi menurun maka pada tanggal 4 Juni 2011 sekitar jam 20.35 WIB suami saksi meninggal dunia;
- Bahwa terdakwa tidak memberikan santunan pada saksi.

Menimbang, bahwa atas keterangan saksi-saksi tersebut, Terdakwa menyatakan tidak keberatan ;

Menimbang, bahwa meskipun telah diberi kesempatan, namun Terdakwa tidak mengajukan saksi yang meringankan dirinya ;

Menimbang, bahwa Terdakwa dipersidangan memberi keterangan, yang pada pokoknya sebagai berikut :

- Bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi pada hari Rabu tanggal 1 Juni 2011 sekitar jam 08.00 WIB di Jl. Jendral Gatot Subroto arah ke Timur dekat Traffic Light Pancoran Jakarta Selatan saat terdakwa mengemudikan kendaraan bus Metromini No.Pol. B- 7736-EG;
- Bahwa kendaraan bus Metromini yang terdakwa kemudikan adalah Metromini S-640 jurusan Pasar Minggu - Tanah Abang dengan kernet yaitu saksi Suratno dan membawa penumpang sekitar 6 orang;
- Bahwa posisi pintu Metromini yang dikemudikan oleh terdakwa saat bejalan selalu dalam keadaan terbuka karena sudah menjadi kebiasaan yang dilakukan sehari-hari pintu Metromini tidak pernah ditutup;
- Bahwa sebelum kecelakaan lalulintas terjadi terdakwa sempat menurunkan satu penumpang di depan gedung Bidakara dan saat itu saksi Suratno sudah berteriak menanyakan siapa lagi yang akan turun menjelang lampu lintas Pancoran dan saat itu ada beberapa penumpang yang memberi tahu akan turun dekat Patung Pancoran;
- Bahwa saat terdakwa selesai menurunkan penumpang di depan Gedung Bidakara lalu terdakwa menjalankan kendaraan dan berpindah dari lajur satu ke arah lajur paling kanan;
- Bahwa kecepatan saat itu sekitar 20 Km/jam dimana di tempat tersebut tidak terdapat halte dan menjadi kebiasaan terdakwa menurunkan penumpang di tempat tersebut karena lampu merah;
- Bahwa saat menjelang lampu merah terdakwa tidak mendengar atau melihat tanda tanda apapun dari saksi Suratno bahwa ada penumpang akan turun biasanya tanda dari kernet adalah berupa teriakan langsung ataupun ketukan uang logam pada kaca kendaraan;

- Bahwa saat itu juga terdakwa tidak memperhatikan/melihat adanya penumpang yang berdiri sebagai tanda akan turun karena pandangan mata terdakwa memperhatikan kendaraan yang keluar dari pintu tol dan memotong laju kendaraan terdakwa;
- Bahwa terdakwa tidak melihat dimana berdirinya kernetnya tetapi terdakwa yakin kalau korban turun/keluar dari pintu belakang karena kalau dari pintu depan terdakwa pasti melihat;
- Bahwa terdakwa mengetahui ada penumpang terjatuh adalah dari seorang pengendara sepeda motor yang memberitahu terdakwa saat kendaraan terdakwa dalam keadaan berhenti;
- Bahwa kemudian terdakwa segera keluar dari kendaraan dan bergegas menghampiri korban dan ketika berada dekat korban kondisi korban dalam keadaan sadar dan bersama petugas polisi maka korban diangkat ke pinggir jalan di tempat yang aman;
- Bahwa terdakwa ikut mengantarkan korban ke Rumah Sakit Tebet dan terdakwa menyuruh saksi Suratno menjaga kendaraan yang kemudian diamankan ke Pool Polda Metro Jaya;
- Bahwa ketika malam hari bertemu dengan saksi Suratno dikatakan oleh saksi Suratno bahwa dirinya tidak melihat jatuhnya korban karena sedang mengembalikan uang kembalian ongkos pada penumpang lainnya yang turun di tempat itu juga;
- Bahwa terdakwa tidak melihat ada luka terbuka yang mengeluarkan darah pada diri korban dan pada korban dikatakan akan dibawa ke Rumah Sakit akan tetapi korban mengatakan tidak usah;
- Bahwa tidak lama kemudian datang ambulance dari Uint Yanmas Laka Polda Metro Jaya yang segera membawa korban ke RS Tebet Jakarta Selatan dan terdakwa ikut mengantar kemudian korban dipindahkan ke RS UKI Jakarta Timur untuk penanganan lebih lanjut;
- Bahwa terdakwa mengetahui dari korban meninggal dunia dari bos terdakwa yang aktif berhubungan dengan keluarga korban akan tetapi hingga saat ini belum ada keluarga atau utusan keluarga terdakwa yang pergi ke rumah korban;
- Bahwa terdakwa sudah 15 tahun menjadi pengemudi kendaraan Metromini tetapi baru 2 minggu terdakwa mengemudikan kendaraan Metromini No.Pol. B-7736-EG tersebut;
- Bahwa yang menjadi dokumen kendaraan Metromini yang dibawa terdakwa adalah STNK sedangkan terdakwa tidak memiliki SIM pada saat mengemudikan metromini tersebut.

Menimbang, bahwa terhadap hal-hal lain yang relevan namun belum dimuat dalam putusan ini, cukup dimuat dalam berita acara sidang telah termuat dalam putusan ini ;

Menimbang, bahwa berdasarkan fakta-fakta yang terungkap dipersidangan yang berasal dari keterangan saksi-saksi yang saling bersesuaian dan keterangan Terdakwa serta didukung barang bukti yang ada, selanjutnya Majelis Hakim akan mempertimbangkan, apakah fakta-fakta tersebut dapat memenuhi unsur-unsur delik pasal yang didakwakan kepada Terdakwa, dan apakah Terdakwa dapat dipersalahkan telah melakukan tindak pidana yang didakwakan kepadanya ;

Menimbang, bahwa terdakwa melanggar pasal 310 ayat (4) UU No. 22 tahun 2009 dengan unsure-unsur sebagai berikut:

1. Barang siapa;
2. Karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
3. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia. .

Ad.1. Unsur barang siapa.

Bahwa pengertian barang siapa tidak diatur secara tegas dalam Undang-Undang Hukum Pidana, namun dalam praktek peradilan pidana di Indonesia barang siapa diartikan sebagai siapa saja, orang perorangan pribadi baik laki-laki maupun perempuan yang melakukan perbuatan pidana dan perbuatan tersebut dapat dipertanggung jawabkan kepadanya secara pidana karena dirinya tidak diliputi oleh adanya alasan pemaaf maupun pembenar, dalam perkara ini telah diajukan sebagai Terdakwa adalah Salmon Damanik dalam keadaan sehat jasmani dan rohani dengan dikuatkan oleh Keterangan saksi-saksi : Suratno, Jon

Piator Siagian, Judin, dan Sulastika, bahwa dalam diri Terdakwa **Salmon Damanik** tidak ditemukan alasan-alasan yang dapat menghapus pidana dan juga selama persidangan tidak ditemukan baik alasan pembenar maupun pemaaf pada diri Terdakwa sehingga Terdakwa harus dinyatakan mampu bertanggung jawab atas kesalahannya tersebut. Dengan demikian unsur ini telah terbukti secara sah dan meyakinkan.

Ad. 2. Unsur karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Bahwa dari fakta persidangan yaitu keterangan para saksi menerangkan bahwa Metromini No.Pol. B-7736 EG yang dikemudikan oleh terdakwa pintu depan maupun pintu belakang tidak disuruh tutup oleh terdakwa yang mengakibatkan korban turun sehingga terjatuh dan mengalami luka-luka dibagian kepala. Bahwa korban turun karena terdakwa hendak memutar balik ke arah Tanah Abang padahal rute Metromini tersebut sampai dengan Pasar Minggu sehingga korban turun di tengah jalan melewati pintu yang tidak ditutup.

Dengan demikian unsur ini terbukti secara sah dan meyakinkan.

Ad. 3. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Bahwa berdasarkan fakta persidangan yaitu keterangan para saksi menerangkan bahwa korban jatuh dari Metromini yang dikemudikan oleh terdakwa sehingga terdakwa meninggal dunia..

Dengan demikian unsur ini terbukti secara sah dan meyakinkan.

Berdasarkan uraian-uraian seperti tersebut di atas maka terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas mengakibatkan orang lain meninggal dunia"

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut, semua unsur Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 tahun 2009 yang didakwakan dalam dakwaan terpenuhi, dan berdasarkan alat-alat bukti yang ada, Majelis Hakim memperoleh keyakinan terdakwa adalah pelakunya, sehingga berkesimpulan kesalahan Terdakwa telah terbukti secara sah dan meyakinkan, yaitu Terdakwa telah melakukan tindak pidana sebagaimana dalam dakwaan tersebut

Menimbang, bahwa terhadap Terdakwa tidak terdapat alasan penghapus pidana, baik alasan pemaaf maupun pembenar, maka terdakwa mampu bertanggung jawab atas tindak pidana yang ia lakukan, karenanya harus dipidana ;

Menimbang, bahwa pidana yang dijatuhkan tidaklah dimaksudkan untuk merendahkan harkat martabatnya ataupun untuk balas dendam, namun untuk menyadarkan Terdakwa akan kesalahannya dan untuk pembinaan dirinya, serta diharapkan mampu menjadi daya tangkal bagi Terdakwa untuk tidak mengulangi lagi perbuatan melanggar hukum, tetapi pidana tersebut seimbang dengan rasa keadilan yang hidup dimasyarakat ;

Menimbang, bahwa terhadap masa penahanan yang telah dijalani Terdakwa harus dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan (pasal 22 ayat 4 KUHP), dan Majelis Hakim beralasan menetapkan Terdakwa tetap ada dalam tahanan (pasal 193 ayat 2 b KUHP);

Menimbang, bahwa terhadap barang bukti berupa :

- 1 unit bus metromini No.Pol.B-7736 EG dan 1 lembar STNK kendaraan bus metromini No.Pol.B-7736 EG an.Resti Damanik dikembalikan pada Resti Damanik.

Menimbang, bahwa Terdakwa harus pula dibebani membayar biaya perkara ;

Menimbang, bahwa sebelum menjatuhkan pidana, perlu mempertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan hal-hal yang meringankan pidana tersebut ;

Hal- hal yang memberatkan :

- Perbuatan terdakwa mengakibatkan korban meninggal dunia ;

Hal- hal yang meringankan :

- Terdakwa mengaku terus terang dan menyesali perbuatannya ;
- Terdakwa belum pernah dihukum ;

Memperhatikan Pasal 310 ayat 4 UU No.22 Tahun 2009.

MENGADILI :

- Menyatakan, bahwa Terdakwa SALMON DAMANIK telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana tanpa hak atau melawan hukum karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia .
- Menjatuhkan pidana terhadap terdakwa SALMON DAMANIK dengan pidana penjara selama: 1 (satu) tahun dan 6 (enam) bulan dan denda sebesar Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah);
- Menetapkan apabila denda tersebut tidak dibayar diganti dengan pidana kurungan selama 2 (dua) bulan ;
- Menetapkan masa penahanan yang telah dijalani Terdakwa dikurangkan seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan ;
- Memerintahkan Terdakwa tetap berada dalam Tahanan;
- Memerintahkan barang bukti berupa :
 - 1 unit bus metromini No.Pol.B-7736 EG dan 1 lembar STNK kendaraan bus metromini No.Pol.B-7736 EG an.Resti Damanik dikembalikan pada Resti Damanik.
- Membebaskan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara sebesar Rp.2.000,-(dua ribu rupiah) .-


Demikian diputuskan dalam rapat permusyawaratan Majelis Hakim pada hari : RABU tanggal 26 Oktober 2011 oleh kami IDA BAGUS DWIYANTARA,SH.M.Hum. sebagai Hakim Ketua Majelis, dan YONISMAN, SH.MH dan SUKO HARSONO ,SH..masing-masing sebagai Hakim Anggota, Putusan tersebut diucapkan dipersidangan yang

terbuka untuk umum pada hari itu juga oleh Majelis Hakim yang sama dihadiri Siti Agustiaty
,SH Panitera Pengganti, Jaksa Penuntut Umum Purwaningtyas,SH. dan Terdakwa. -

HAKIM ANGGOTA.


YONISMAN, SH.MH

HAKIM KETUA MAJELIS.


IDA BAGUS DWIYANTARA, SH.M.Hum.


SUKO HARSONO, SH.

PANITERA PENGGANTI.


SITI AGUSTIATY, SH.



LAPORAN : KECELAKAAN LALU LINTAS
 DIWILAYAH : DIT LANTAS PMJ
 BULAN : 2011

BUSWAY

NO	KORIDOR	ROUTE	KEJADIAN						JUMLAH KEJADIAN	KORBAN			JUMLAH KORBAN	KERUGIAN	
			3-3			3-4				MD	LB	LR		BENDA	RUPIAH
			K	L	M	K	L	M							
1.	I	BLOK M - KOTA	1	9	2		1		13	3	3	6	12	10	20.550.000
2.	II	PULO GADUNG - HARMONI		3					3		1	2	3	3	1.200.000
3.	III	KALI DERES - HARMONI	3	10	3				16	4	4	6	14	20	8.350.000
4.	IV	PULO GADUNG DUKU ATAS	3	1			1		5	3	1	1	5	4	2.650.000
5.	V	KP MELAYU - ANCOL	2	8			1		11	3	7	9	19	14	204.200.000
6.	VI	RAGUNAN - KUNINGAN	1	6					7	1		6	7	6	2.100.000
7.	VII	KP MELAYU - KP RAMBUTAN		6					6			6	6	7	5.000.000
8.	VIII	LEBAK BULUS - HARMONI	1	4	1	1			7	2	3	1	6	7	4.800.000
9.	IX	PINANGRANTI - PLUIT		7	2			1	10			6	6	20	113.450.000
10.	X	CLILITAN - TG PRIUK		10	1				11		3	7	10	13	2.600.000
JUMLAH			11	64	9	1	3	1	89	16	22	50	88	104	364.900.000

Jakarta, Desember 2011

KASI YANMAS LAKA

H. MIYANTO, SH, MM
 KOMISARIS POLISI NRP 62020247

Wawancara dengan Pihak Kepolisian¹

Kantor Direktorat Lalu lintas Polisi Daerah Metro Jaya, Selasa, 20 Maret 2012

Narasumber : Bapak Komisari Polisi H. Miyanto, S. H., M. H.

P :

N : penanganan kasus kecelakaan lantas ada beberapa kriteria artinya pada penanganan kecelakaan lantas yang berakibat korban hanya materi kemudian luka ringan kemudian luka berat atau akibat kecelakaan itu hilangnya nyawa atau meninggal dunia. Dalam penanganan kecelakaan lantas, baik yang diluar maupun di jalur umum atau mungkin di jalur busway sekali pun tetap mengacu atau berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009. Kalau kita bicara dasar UU itu berarti kita tetap mengacu kepada dasar yang lebih tinggi. Kalau jalur busway itu kan hanya perda. Kekuatan perda kira-kira menurut analisa adik di bawah UU atau setara dengan UU?

P : kalau dari ilmu yang saya pelajari di bawahnya pak.

N : di bawahnya, maka jalur busway itu ketika ada lalai terhadap pengemudi busway tetap diberlakukan UU No. 22 Tahun 2009. Sebagai contoh, ketika ada pejalan kaki yang menyebrang sekali pun di luar penyebrangan, ada yang jelas menyebrang di jalur busway, pengemudi karena lalainya tidak memerintahkan, pejalan kaki tetap akan dikenakan sanksi itu. Jadi, tidak ada yang pada prinsipnya kita merubah, apa namanya tahapan ya atau mungkin UU itu di bawah kuasa, tidak ada. Kita tetap mengacu pada UU.

P : oh, jadi intinya tetap pada UU nya lantas sendiri. jadi, segala proses ketegakan hukum dalam kecelakaan lalau lintas di jalur busway tetap mengacu pada UU No. 22 Tahun 2009.

¹ Dalam laporan wawancara ini digunakan keterangan 'P' untuk mewakili Penulis dan 'N' untuk mewakili Narasumber

N : karena busway itu juga tidak punya jalur khusus total, dia tetap melintasi dengan perempatan-perempatan, ada busway yang kalau menyerobot lampu merah kita terapkan tindakan yang sama.

P : seperti di Undang-undang.

N : tidak ada. Artinya, di perempatan yang menggunakan abe dalam kemacetan lalu lintas kaya TL (*traffic light*) maka kita tetap menggunakan UU No. 22, siapa pun yang tidak taat melakukan pelanggaran dengan abe itu tetap dilakukan tindakan-tindakan.

P : Oh, gitu bapak, terus kalau, misalnya, di jalur transjakarta itu sendiri kan dia didirikan berdasarkan perda ya pak ya. Dalam perda itu, ada nggak koordinasi dengan pihak kepolisian sendiri.

N : koordinasi dalam artian apa?

P ; dalam arti kaya, misalnya, terjadi pelanggaran, baik administratif maupun pidana tetap diserahkan kepada kepolisian atau diurus di BLUD nya dulu pak?

N : tidak ada penegak hukum, kecuali polisi. BLUD pun tetap mengacu kepada UU itu. Jadi, koordinasi tetep dalam operasional dalam arti mungkin kita tetap melakukan penjagaan, tetapi pada saat ada pelanggaran di jalur busway itu terhadap orang lain atau pun jalan lain, nyerobot lampu merah, kemudian tabrakan. Tetap kita menggunakan UU itu.

P : kalau selama ini kan, saya juga mengetahui ada yang diatur di dalam KUHP pak. Nah, penggunaan KUHP itu mesti dipergunakan nggak, Pak, terhdap kecelakaan lalu lintas?

N : kami selama ini menggunakan UU 22 karena terserah waktunya UU No. 22 Tahun 2009 dalam hal itu, tetapi apabila ada kasus yang menyangkut. Contohnya, dari UU 22 akan ada pidana lain narkoba kita akan melimpahkan kepada pelaksana, proses. Penyelidikan itu kepada reserseJadi, tetap ada pidananya.

P : Jadi, bisa disimpulkan kecelakaan ini semua masih berpedoman pada UU lalu lintas, pak?

N : kita tetap mengacu kepada UU yang berlaku karena kita kalau menyimpang dari UU, katakanlah pelanggaran yang ada di dalam persamaan pelanggaran lalu lintas. Sebagai contoh, narkoba kaya Afriani, kita limpahkan kepada reserse

P : kalau boleh diketahui, Pak. Perda mengenai busway itu perda berapa ya, Pak?

N : saya bicaranya UU 22 nanti khawatir kita kasi perda itu sendiri, padahal itukan pemda yang punya.

P : kalau, misalnya, bagi pengemudi Transjakarta itu ada SOP nya nggak sih, Pak, yang diserahkan ke Bapak gitu?

N : saya tidak berani memberikan komentar karena SOP itu ranahnya Pemda. Saya tidak ada kaitannya dengan aturan-aturan intern, tetapi komitmen dan prinsip kami polisi tetap menegakan hukum ketika ada pelanggaran di mana pun, siapa pun yang melakukan pelanggaran lalu lintas termasuk juga pada pengemudi busway.

P : kalau misalnya, ini Pak, kecelakaan di jalur busway yang umumnya kerap kali disalahkan itu supirnya kah atau ada atau pengendara motor yang masuk ke jalur transjakarta itu kan dilarang, Pak, misalnya, terjadi kecelakaan itu yang biasanya disalahkan itu siapa, Pak? Maksudnya yang diduga sebagai tersangka.

N : ya, selama ini terjadi kecelakaan kan kebanyakan di perempatan karena di perempatan itu kan busway harus mengacu kepada aturan akhir yang ada.

P : di mana dia jalurnya terpisah itu, Pak?

N : Walaupun terpisah, perempatan itu kan tidak semuanya perempatan langsung dipotong busway, kan nggak. Pada saat perempatan, dia ngikutin aturan perempatan itu, jadi, pada saat busway itu melanggar ya kita tilang. Kalupun terjadi kecelakaan yang diawali dengan pelanggaran ya kita lakukan penegakan hukum

P : jadi dapat dikatakan bahwa yang sering dijadikan tersangka dalam perkara ini adalah si supir yaa pak?

N : yaa tergantung prosesnya seperti apa selama proses itu melanggar yaa tetap kita lakukan penegakan hukum tapi yaa kalau tidak melanggar yaa tidak lah, kan kecelakaan ada sebab akibat, sebab akibat diawali dengan pelanggaran, terkadang satu dua supir busway jg melanggar lampu merah dan terjadi kecelakaan.

P : ketika busway berjalan di jalurnya sendiri itu, adakah batas kecepatan atau dia mengikuti batas kecepatan pada umumnya di jalan?

N : yaa mengikuti batas kecepatan dalam kota, yang adik tau berapa?

P : setau saya sih sekitar 50-60 km/jam

N : Ya sekitar segitu berarti, tidak boleh ugal-ugalan, kalau ugal-ugalan itu akan membuat membahayakan kalau sampe nanti terjadi kecelakaan maka ada pasal 311 kan, maka dapat dikenakan pasal 311, membahayakan dapat dikatakan berupa ia menggunakan HP saat mengemudi sehingga terjadi kecelakaan seperti di sliipi, maka dikenakan pasal 311, jadi pada saat mengemudi kan dia menggunakan HP sehingga ini kan membahayakan atau dapat membahayakan barang atau nyawa orang lain, sesuai dengan pasalnya. Sama dengan pasal 310, namun didalam pasla 311 terdapat kata yang dapat membahayakan

P : berarti unsur kesengajaan didalam pasal 311 itu lebih ditonjolkan yaa pak dibanding pasal 310:

N : pasal 310 kan lalai sedangkan didalam pasal 311 lebih ke kesangajaan, karena ada unsur yang membahayakan, kan kita tidak boleh ngarang juga, kita tidak akan lari dari sini (uu lallin), tetap kita akan mengacu pada aturan yang ada. Kita tidak bisa menambahkan, mengurangi dan lain-lain kalau didalam pasal 311 ini kan setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan dengan cara yang membahayakan bagi nyawa atau barang itu dikenakan 311 kalau 310 kan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena lalainya, hanya bedanya itu, kalau kita bicara dengan sengaja membahayakan, misalnya kita mengemudi dengan tangan kiri itu membahayakan tidak? Sedangkan orang mengemudi harus meggunakan tangan dua, nah itu yang menajadi penekanan kemudian ditambah dengan kecepatan kan gitu yaa

P : terus pak, kan kalau pasal 106 itu kan penjelasannya ada semacam limitasi tentang limitasi tidak berkonsentrasi, apakah limitasi itu jg berlaku untuk pasal 311?

N : saya pikir didalam pasal 311 dia mengacunya bukan ke pasal 106 bukan ke pasal 229 ayat 2, tentang kecelakaan lalu lintas. Kita kan mengacunya pada ini. kita tetap melihat referensi yang ada di pasal 311, kalau 310 mengacu pada 229 ayat 2nya, penjelasan 106 itu kan unsur katakanlah unsur tidak konsentrasi, kita penjabaran tentang konsentrasi itu apa sih? Konsentrasi itu adalah yang mengganggu pengemudi saat mengemudikan, sehingga pengemudi tidak fokus didalam melakukan aktifitasnya, tidak fokus dalam tanda kutip harusnya ia mengemudi melihat depan dan berpikir pada apa yang akan dilalui dan akan terjadi, namun ketika dia mengangkat telfon atau dia berkomunikasi dengan orang lain, maka pikirannya gmn? ya akan buyar, yang tidak konsentrasi itu apa? Pikiran kan? Pikiran seseorang pada saat melakukan aktifitas harus terfokus dalam reaksi gerakan pada saat itu, bukan reaksinya apa perintahnya apa, perintah otak kita kan jadi gak nyambung dengan kesiapan kita

P : jadi membahayakan didalam pasal 311 ini lingkupnya lebih luas dari penjelasan pasal 106 yaa pak?

N : iya, artinya bahwa 311 itu menunjukkan bahwa dia sengaja mengemudi dalam tanda keadaan yang dapat membahayakan karena dia tidak konsentrasi, contohnya tadi orang mengemudi harus dengan kedua tangan. Dalam mengemudi itu ada istilah jam 12 eh jam 2, jadi tangan posisinya seperti jam 2 pada stir. Kita jabarkan bahwa tidak konsentrasi itu tidak terfokus pada setiap kegiatannya, itu namanya mengganggu konsentrasi

P : jadi dalam pasal 311 itu mengemudi dengan kecepatan berlebih itu dapat dikatakan membahayakan yaa pak?

N : iya membahayakan tapi juga harus dibuktikan dengan pembuktian yang kuat, tidak hanya sebatas kata saksi ini itu,

P : berarti balik lagi ke penyelidikan penyidikan dan pembuktian nanti di persidangan yaa pak? Oiya pak, busway itu kan jalurnya terpisah yaa pak? Jadi misalnya terjadi suatu kecelakaan di jalur busway bisakah diterapkan sanksi seperti di kereta api? Kan seperti yang diketahui ketika terjadi kecelakaan di jalur kereta antara kereta dengan kendaraan lain kan tidak mungkin kereta yang dipersalahkan, bagaimana itu pak?

N : dalam hal ini kita pasti mengacu pada uu 22, karena yang dikatakan khusus itu produk busway ini kan khusus tapi awalnya jalan ini kan bukan jalan khusus awalnya saya katakan, bahkan pembuatan jalan busway ini kan hanya berdasarkan perda kalau kereta memang awalnya di desain khusus kereta tidak ada buat jalan lain toh, sedang busway awalnya jalan umum karena ada perda maka dibuat jadi jalan khusus. Khusus ini hanya sebatas kekuatan perda bukan UU, jadi jalur khusus busway ini khusus menurut perda sedangkan menurut UU jalur itu khusus dalam tanda kutip, suatu jalur khusus tidak akan dihalangi oleh apapun ini masih melintas jalan biasa, masih melintas TL macem2, kan dibidang jalan khususkan separo2 ini,

P : jadi bisa dikatakan pengkhususan dalam jalur busway ini tidak mutlak yaa pak?

N : sekarang klo kita katakan ini khusus mutlak buat busway maka jalan gak jalanan? Stuck dong? Semua tertutup busway, kan klo TL ditilah polisi bubar dong kita. Kan pada dasarnya busway tetap mengacu pada ketentuan jalan umum, ada juga jalur busway yang hanya berupa karpet merah, dimana kekuatan hukumnya tersebut tetap mengutamakan keselamatan (berdasarkan uu 22) tidak mentang2 ini jalur busway siapa yang di depan kita tabrak. Berarti unsur sengaja dong kalo di tabrak.

P : jadi pada hal ini tetap mengacu pada pandangan umum yaa pak?

N : iya tetap mengacu pada pandangan umum, kita tidak bisa kemudian busway itu di istimewa, tidak satu dua busway yang kita tahan, begitupun supir busway jika dia ada salah maka akan di hukum. Misalnya pada kejadian busway yang remnya blong di senen kemudian menabrak, yaa kita tahan, klo kereta jalannya khusus, sedangkan busway lintasnya masih mengacu pada kepentingan umum, karena busway di Indonesia ini kan, 1 batasannya perda dan tidak betul2 khusus yang tidak terganggu oleh pengguna jalan lain dia masih melintasi dia masih bercampur dengan pengguna jalan lain

P : jadi misalkan ada kecelakaan di jalur busway, tapi lebih besar penyebab dari si korban, misalnya karena korban mengantuk terus masuk ke jalur busway secara gak sengaja trus busway tidak dapat menghindar dan tertabrak nah itu gmn pak?

N : yaa itu tergantung prosesnya (penyidikan dan penyelidikan) karena seperti yang saya ungkapkan sebelumnya kecelakaan itu kan karena sebab dan akibat mana yang dibilang penyebab mana yang dibilang akibat. Dan tergantung pada penyelidikan untuk mengetahui ada atau tidak unsur lalai yang saya kemukakan tadi.

P : jadi dapat dikatakan masih ada kemungkinan bahwa si korban memiliki kesalahan yang lebih besar pada suatu kecelakaan?

N : yaa liat konteks prosesnya dulu

P : klo misalnya terbukti bahwa si korban yang lebih dominan bersalah gmn pak?

N : yaa tetap kita persalahkan, kita tetap mengacu pada sebab dan akibat, seseorang yang menyebabkan kecelakaan maka dialah yang ditetapkan pada penyebabnya. Jadi tidak mengacu pada besar kecil pasti menang yang kecil yang besar kalah, jadi proses kejadian itu sendiri akan menjadi penentu bagaimana, siapa yang bertanggung jawab, begitu pula dalam jalur umum

P : dalam pasal 108 dikatakan lajur kanan itu digunakan untuk kendaraan yang berkecepatan lebih tinggi, apakah hal ini berarti karena posisinya yang berada di lajur kanan, transjakarta diperbolehkan berjalan lebih cepat?

N : pada dasarnya ketentuan kendaraan yang lebih lambat adanya di kiri, artinya tidak menghalangi kendaraan yang akan mendahului, lajur kanan merupakan lajur yang digunakan oleh kendaraan yang lebih cepat dan untuk mendahului. Dalam pembuatannya busway tidak mengacu pada ketentuan mengenai lajur ini, hal ini hanya berupa penyesuaian situasi saja dan tidak ada pengaturan pastinya. Yaa itu lah perda, kalau UU kan pasti, sedangkan perda yaa melihat kondisi jalan kalau kondisi jalan memungkinkan yaa dibuat separator, dapat pula separator itu dihilangkan. Hal ini berarti bahwa busway wajib melihat kepentingan yang lebih umum lagi mengenai pembuatan separatornya. Pada dasarnya polisi tidak mengetahui secara mendalam mengenai busway, polisi hanya bicara mengenai penanganan dan oprasionalnya saja

P : kan setelah ada jalur busway apakah tingkat kecelakaan meningkat?

N : yaa kalau bicara hal ini kan semua ada penyebab dan ada akibat, busway kan bisa dikatakan sebagai akibat. Ada juga masyarakat yang menerobos sehingga terjadi kecelakaan, ada juga busway yang bersalah artinya imbang saja dan manusiawi. Sedangkan berbicara meningkat hal ini fluktuatif kaya pada tanggal tua kan banyak yang melamunkan mikirin uang sehingga kecelakaan meningkat bisa juga karena banyak keperluan, buru2, tidak lihat kanan kiri akhirnya tertabrak.

P : dalam hal pejalan kaki tersebut apakah pengemudi dipersalahkan pak?

N : dalam uu lalin sudah jelas bahwa pejalan kaki di utamakan, di setiap UU pejalan kaki pasti di nomer satukan, hal ini berarti bahwa pejalan kaki diutamakan berdasarkan pasal 284. Hal ini jelas berarti bahwa kita akan tetap memberikan sanksi kepada setiap orang yang tidak memperhatikan pejalan kaki. Karena pejalan kakii tidak menggunakan alat.

P : jalur khusus yang diatur didalam UU ini jalur khusus yang seperti apa yaa pak?

N : jalur khusus bukan busway. Pengejawantahan didalam pasal 93 uu lalin jalur khusus yaa jalur busway itu, tapi tidak karena adanya jalur khusus itu dia mengabaikan UU, khusus segalanya tidak tadi saya katakan khusus nya busway di Indonesia ini masih melintasi dan berbagi dengan pengguna jalan lainnya, apabila ada jalur khusus yang khusus busway tok tidak ada yang merintang mungkin bisa kita lakukan seperti kereta tapi pada saat perjalanankan dia masih mengikuti rambu yang ada kan sehingga tidak khusus. Pasal 93 merupakan salah satu legitimasi adanya busway. Namun saya melihat jalur khusus yang ada bagi transjakarta ini tidak khusus 100% karena masih melintasi jalan yang digunakan kepening orang banyak.

P : kan sering kita lihat pada saat mau masuk ke jalur busway ada penjaga maupun suatu penghalang seperti pintu pagar agar pengemudi lain tidak masuk, itu kira2 pasal 104 itu bisa di jadikan dasar penegakannya.

N : jadi gini polisi kan dalam melakukan penegakan hukum atas dasar ketentuan uu, ketentuan uu yang dibidang melanggar apa sih? Suatu keadaan atau jalan yang dilengkapi oleh rambu2, rambu2 itu lah yang bs mendasari polisi melakukan penggakan hukum, sebetulnya portal itu hanya suatu alat, tapi pada dasarnya yang lebih mengena untuk menegakan hukum adalah rambu2. Plang busway jg termasuk rambu2 pasal 287. Melanggar apa rambu.

P : pernah gak sih pak polisi itu menjaga pintu busway?

N : saya tidak setuju masyarakat menghendaki polisi berjaga di bawah rambu karena itu pembelajaran yang tidak baik, jadi polisi memaksa masyarakat tidak boleh masuk, bukan polisi yang seharusnya memaksa, yang memaksa tidak boleh masuk itu aturan. Anggota saya saya larang, Cuma pengakannya tetap diperbolehkan (tilang). Mengenai hal ini situasional saja. Hal ini menunjukkan budaya kita yang jelek dan bangga dengan kesalahan dan disampaikan kepada teman2 kita mengharapkan masyarakat taat dengan aturan seperti negara lain

P : apakah bus transjakarta merupakan suatu kendaraan yang diprioritaskan?

N : prioritas itu dalam uu dimaksudkan sebagai tidak ada pengecualian kecuali dia dalam posisi yang tidak melanggar, jadi kalau dia melanggar tetep kita lakukan tindakan. Hal ini berbeda dengan prioritas terhadap suatu pejabat negara. Hal ini bukan berarti karena busway merupakan salah satu kendaraan yang di anak emaskan, Cuma karena dia ada jalur tersendiri maka dia berhak menggunakan jalaur itu, tp pada saat terjadi pelanggaran akan tetap di proses. Prioritas busway hanya selama berada di dalam jalur itu saja.

P : dalam hal transjakarta berada di jalur karpet, dan hendak masuk ke jalur khususnya kembali apakah dia diprioritaskan pak?

N : gak, sama aja, selama dia berada di jalur karpet hak dia sama dengan pengguna jalan lain. Penggunaan karpet dikarenakan ada kepentingan

pengguna jalan lain, sehingga di gunakan karpet. Karpet itu hak dan kewajibannya sama.

P : pernahkah ada sanksi kepada pihak BLUD?

N : kan ada sop, sop itu kan seharusnya ada pengecekan dari orang terhadap kendaraan. Apabila terjadi kesalahan maka kesalahan bukan di perusahaan atau di BLUD, mengenai masalah rem blong, ini kan seharusnya pengemudi mengetahui bahwa ini kok remnya sudah gak enak dan melaporkan hal ini, kan yang mengetahui karakter kendaraan itu sendiri yaa pengemudinya. Ini kok stirnya gak bagus harusnya istirahat atau mungkin komplek kepada teknisi, ini remnya kurang bagus, yang mengetahui kan supir karena setiap mau keluar kan di cek

P : jadi dalam beberapa hal terkait force majour semacam rem blong, kerap kali pengemudi yaa pak yang dipersalahkan?

N : yaa kita lihat prosesnya, penyelidikan itu kita lakukan untuk mengetahui apa saja yang menjadi penyebabnya, klo misalnya dari keluar tidak diperiksa itu bisa dimintakan pertanggungjawabkan kita mencari bahwa lalai itu disebabkan oleh siapa. Hal ini masih tergantung pada pertanggung jawaban tiap-tiap divisinya yang bertanggungjawab pada hal itu.

P : jadi pasal didalam KUHP sudah tidak digunakan yaa pak?

N : pada dasarnya bukan tidak digunakan, kita terkadang mengundang pakar-pakar, apakah unsur sengaja itu diakibatkan oleh hal hal lain, hal ini masih bisa digunakan, penerapan KUHP pada perkara kecelakaan belakangan ini bersifat kasuistis.

P : oo gitu yaa pak, yaudah itu saja pak, maaf mengganggu waktunya, terimakasih bapak.

Wawancara dengan Pihak Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ)¹

Kantor DTKJ, Rabu, 11 April 2012

Narasumber : Bapak Mustakim, S. H., M. H.

P : jadi skripsi saya kan intinya mengenai kecelakaan di jalur busway kan yaa pak, jadi busway kan merupakan jalur tersendiri, nah tapi sering terjadi kecelakaan dan tidak jarang si supir dimintakan pertanggungjawaban atas kecelakaan tersebut. nah dari hal itu saya ingin angkat, mungkin gak sih si supir ini dibebaskan dari beban pertanggungjawaban tersebut layaknya di jalan kereta api ketika dia melintas di jalur yang diciptakan untuk dia sendiri. saya ingin menekankan hal itu, mengenai pertanggungjawaban pidana dalam suatu tindak pidana kealpaan itu sendiri pak, nah kalo sebenarnya saya ingin bertanya yaa pak kalau DTKJ ini kan unsur dari masyarakat yaa pak....

N : tidak, ini tuh merupakan penampung aspirasi masyarakat tetapi didalamnya itu terdapat berbagai unsur, ada LSM ada perguruan tinggi ada unsur masyarakat ada unsur awak angkutan, ada unsur pengusaha ada dishub ada kepolisian, jadi ada berapa elemen itu yaa, sekitar 7 ya. Jadi semua element terkait transportasi.

P : oo begitu ya pak, jadi kalau terkait transjakarta sendiri pak, DTKJ itu fungsinya apa yaa pak?

N : jadi DTKJ itu berdasarkan perda nomor 12/ 2003 diamanatkan bahwa DTKJ itu dibentuk secara independen untuk memberikan rekomendasi menyangkut soal kebijakan-kebijakan transportasi akan soal kemacetan, adanya pelanggaran parkir-parkir liar, berdasarkan hal itu lah kemudian kita memberikan rekomendasi kepada gubernur terkait hasil kecelakaan di jalur busway. Atau mungkin terkait kecelakaan tadi yang adek sebutkan itu kita bisa juga angkat hal itu kan. Jadi kita hanya bertugas rekomendasi saja

¹ Dalam laporan wawancara ini digunakan keterangan 'P' untuk mewakili Penulis dan 'N' untuk mewakili Narasumber

P : jadi pak DTKJ ini gak ada hubungan langsung dengan blud yaa pak?

N : kalau secara langsung gak, kita independen, amanat dari perda

P : jadi gubernur langsung yaa pak?

N : iya gubernur langsung kita, tapi kalau sama yang lain-lain tidak, tapi kalau ada kaitannya misalnya dengan ada perbaikan di jalur busway nah ini kita bisa meminta keterangan dari lembaga-lembaga transportasi terkait untuk dimintai keterangan misalnya ada faktor ini terjadi kecelakaan sistem rekrutmen, nah dari situ kita rekomendasikan jadi kita bisa meminta keterangan kepada pihak-pihak terkait, dishubpun kita bisa meminta. Jadi tadi kita abis isdak mengenai parkir liar nah nanti itu kita panggil nanti, jadi dalam hal terkait itu kita panggil beberapa pihak terkait. Kita minta terus dari situ kita berikan rekomendasi.

P : jadi dari hal itu dapat dikatakan DTKJ juga melakukan suatu evaluasi kerja yaa pak?

N : iya kita melakukan suatu evaluasi terkait transportasi.

P : terus kalau di DTKJ ini menerima laporan kecelakaan gak sih pak dari pihak transjakarta?

N : kalau kecelakaan sih jarang sih ya, tapi biasanya kalau ada kecelakaan kita respon, misalnya ada tabrakjan busway dengan mayasari nah kita respon dengan cara mengkaji kenapa bisa terjadi kecelakaan? Apakah karena adanya angkutan yang tidak layak, apakah tidak pernah di kir atau karena faktor jalan? Tapi tugas kita hanya bisa rekomendasikan itu, tapi untuk memberikan itu kita bisa minta keterangan dari pihak-pihak lain tapi kalau penegakan hukumnya yaa ada kepolisian dan dishub.

P : kalau dari DTKJ sendiri yaa pak, DTKJ memenadang kalau kecelakaan di jalur transjakarta sendiri itu bisa di samakan gak pak dengan kecelakaan kereta api, dalam artian secara pertanggungjawaban pidananya pak? Kaya

misalnya tiba-tiba ada motor masuk dan terjadi tabrakan apakah supir dapat dinyatakan tidak bersalah dalam hal ini?

N : kalau di kereta api jelas yaa ketentuan dalam undang-undangnya yaa, kalau di busway kan gak ada ya. Yaa artinya ada rambu-rambu juga yang harus di taatiu. Dalam artian dia secara teknis sama dengan kendaraan lainnya, yang membedakan itu kan hanya jalur khususnya yaa kan? Kalau ada lampu merah dia harus berhenti dong, karena dia tidak sendiri. beda dengan kereta api dia punya aturan tersendiri yang dijamin dengan undang-undang perkeretaapian. Kalau di busway dia ada lampu merah dia berenti kan.

P : jadi kalau di busway itu berbeda yaa pak dengan dikereta api?

N : iya berbeda, artinya sama saja seperti lalu lintas biasa, yang berbeda ya hanya ada jalur khususnya aja, yaa hanya kendaraan-kendaraan tertentu saja yang boleh.

P : Jadi dalam kondisi tersebut konsep kereta api tidak dapat diterapkan di jalur busway yaa pak?

N : dalam artian kalau terjadi kecelakaan dia bebas gitu?

P : iya pak

N : yaa tidak bisa, tetap harus ada penyelidikan, penyelidikan mengenai kesalahan ini kesalahan siapa, kalau mengenai kesalahannya si pengendara misalnya tiba2 menyelonong ke jalur busway, maka harus dilihat aspeknya, kalau di hukum harus dilihat dulu. Tapi dalam prakteknya kan sering kali terjadi siapa yang besar maka dia yang salah, seharusnya pihak kepolisian harus melakukan suatu proses penyidikan dengan baik, hal ini berbeda dengan kereta api, kalau kereta kan gak perlu lagi. Ketika ada orang yang masuk ke jalur kereta kan yang salah kan yang pengguna bukan kereta apikan? Kalau disini yaa tetep aja dia berlakukan peraturan lalu lintas umum, dalam artian kalau lampu merah dia berhentim, kalau jalan, jalan, Cuma dia ada jalur khususnya. Kalau misalnya dia keluar yaa

salah. Tapi gak tau kalau menurut pandangan mas gimana, kalau berdasarkan penelitian yang mas lakukan gimana?

P : kalau berdasarkan penelitian yang saya lakukan, didalam UU 22 tahun 2009 diatur mengenai jalur khusus

N : nah mengenai jalur khususnya kan? Yang lain gak boleh

P : iya mas, nah kemarin itu kan saya juga telah melakukan suatu wawancara dengan pihak kepolisian pak, dan dikatakan bahwa apa yang diatur itu merupakan suatu justifikasi jalur transjakarta, tapi pada dasarnya jalur transjakarta itu tidak bisa disamakan dengan kereta api , jadi pada dasarnya jalur khusus ini bukan jalur khusus mutlak seperti kereta api pak.

N : iya betul, jadi jalur itu hanya sebuah jalur khusus untuk jalannya dia tapi bagaimana peraturannya ya umum, kalau ada lampu merah yaa berhenti, kalau kereta kan gak

P : iya pak, menurut mereka juga kalau terjadi tabrakan atau kecelakaan itu perlakukannya sama saja seperti kendaraan pada umumnya.

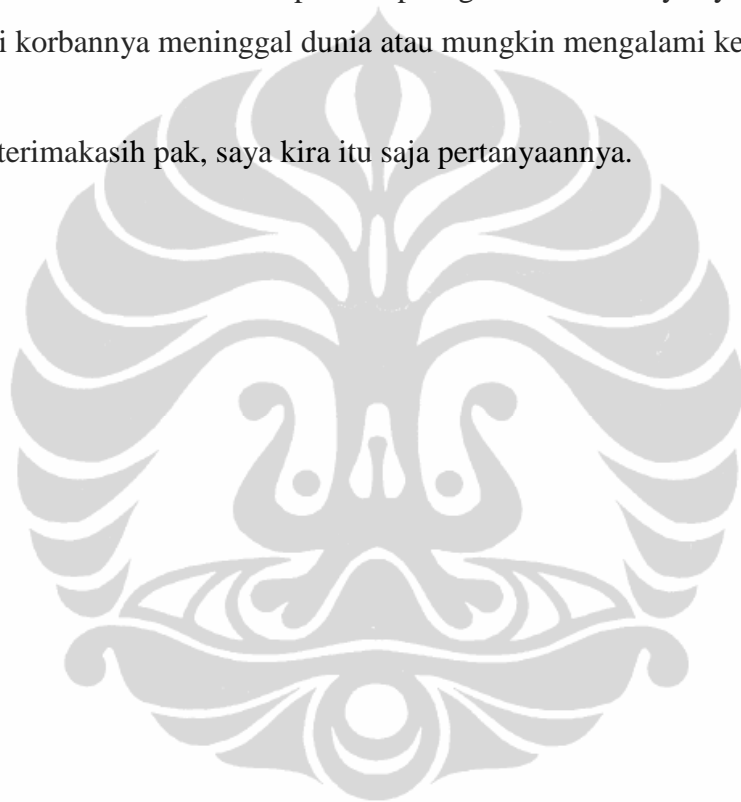
N : iyaa sama karena secara teknisnya itu, tata cara berkendaranya, dia sama dengan pengguna jalan pada umumnya harus berhenti kalau lampu merah, harus gini yaa kalau ini, kalau kereta kan gak pokoknya dia jalan aja, mau ada yang lewat kan dia tetap jalan aja, karena dia kan gak mungkin berenti kan jadi jalan aja.

P : oiya pak satu lagi pak. Kalau di UU lalu lintas kan saya lihat yaa pak pejalan kaki kan diutamakan ya pak, secara tidak langsung dibolehnya menbyebrang di luar tempatnya selama tidak terdapat sarana yang dibutuhkan. Nah kalau menurut DTKJ sendiri pak apakah peraturan itu berlaku mutlak ketika kecelakaan terjadi antara kendaraan dengan pejalan kaki?

N : yaa sebenarnya harus dilihat kalau salah gaknya itu kan harus dilihat faktanya. Kalau misalnya pejalan kaki itu jalan ditempat yang tidak

seharusnya padahal ada dan terjadi kecelakaan maka harus dilakukan penyelidikan kan begitu, dan kebetulankan dalam rangka menghindari kecelakaan segala macam itu kan maka diadakan hal itu, tapi kan masyarakat kan kurang sadar, kaya misalnya cari jalan pintas yaa nyebrang dibawahnya, nah dalam hal ini pihak kepolisian harus mencari fakta yang keliru siapa buat memberikan keterangan yang sebenarnya di pengadilan biar objektiv dong. Tapi dalam praktek yaa yang salah umumnya yang menaiki kendaraan dalam proses penegakan hukumnya yaa, apalagi sampai korbannya meninggal dunia atau mungkin mengalami kecacatan.

P : baik terimakasih pak, saya kira itu saja pertanyaannya.



Wawancara Hakim¹

Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Rabu, 18 April 2012

Narasumber : Bapak Bagus Irawan, S. H., M. H.

P : selamat pagi pak saya ingin bertanya, skripsi saya sedikit berbeda dengan skripsi herbet, skripsi saya tentang tindak pidana kealpaan dalam kecelakaan lalu lintas, dalam hal ini saya mau ngambil kasus busway pak. Dia kan punya jalur tersendiri sedang kita ketahui bahwa tidak jarang pejalan kaki atau pengendara lain masuk ke jalur tersebut dan kemudian kecelakaan pak, sedangkan kita ketahui bahwa siapa yang masuk ke jalurnya saja merupakan suatu pelanggaran hukum berupa tilang kan pak. Nah menurut bapak bagaimana pandangan bapak terhadap kasus ini pak, dan bagaimana misalnya kita gunakan konsep kereta api, dimana apabila terjadi kecelakaan di jalur busway supirnya ini tidak dihukum apa bisa atau tidak pak atau masih balik lagi ke proses pembuktiannya lagi pak?

N : tertawa, banyak lagi kasus di jalan tol dek, tiba-tiba ada pejalan kaki lewat atau nyebrang dan bisa gak si supir ini dihukum, sebelumnya saya tanya disini adek pake buku siapa ya?

P : saya sih campur-campur pak, Cuma saya lebih banyak menggunakan buku Prof satochid Kartanegara pak, dia menjelaskan konsep kealpaan berdasarkan pendapat umum.

N : iya kealpaan itu sama saja dengan culpa ya? Culpa itu ada berapa?

P : ada 2 pak, bewuste dan onbewustee.

N : oke baik kalau unsur alpa, saya seneng menggunakan bukunya lamintang, kejahatan kejahatan terhadap nyaawa, itu harus punya itu. Beliau itu menyebutkan bahwa kealpaan itu bisa diukur dari dua syarat, syarat objektif dan syarat subjektif. Klo syarat subjektif itu lebih ada pada

¹ Dalam laporan wawancara ini digunakan keterangan 'P' untuk mewakili Penulis dan 'N' untuk mewakili Narasumber

keadaan diri si pelaku, dibandingkan dengan keadaan yang seharusnya tingkat kehati-hatian yang dimiliki oleh orang lain pada umumnya, artinya orang lain pada umumnya itu bukan kehati2an seorang bankir dalam menghitung duit bukan juga kehati2an seorang pedagang sayur di pasar, berarti yang dipakai adalah tingkat kehati-hatian orang pada umumnya. Jadi ukurannya adalah ada pada ukuran manusia pada umumnya. Jadi manusia *sui generalis* itu seharusnya keadaannya apa, tapi yang ngukur siapa, hakim. Bagaimana cara hakim mengukur kealpaan pada umumnya, kita lihat pada cara hidup pelaku, kebiasaan hidup pelaku dan keadaan yang menyertai dia saat melakukan perbuatan. Makanya dalam kecelakaan lalu lintas, itu pertanyaan hakim biasanya: waktu itu saudara sehat? Tidak sakit? Matamu masih awas gak? Masih bisa melihat dari jarak sekian atau sudah pakai kacamata? Trus waktu itu pake kacamata atau tidak? Waktu itu kamu ngantuk gak? Kamu sudah nyetir berapa jam? Trus waktu itu kamu dalam keadaan lelah terus menyetir atau baru dari rumah langsung pegang bus? Gitu ya, trus kamu mabuk atau tidak? Menggunakan obat2an atau tidak? Ada Riwayat penyakit yang melarang kamu menyetir atau tidak? Adalah berkaitan dengan keadaan subjektif si pelaku melingkupi keadaan tubuhnya/kesehatan tubuhnya, kesehatan pikirannya pada saat melakukan tindak pidana, dan keadaan subjektifnya dalam melakukan suatu tingkat kehati2an itu apa fokus dia akan diatanya atau tidak. Lalu keadaan objektif, itu ada kehati2an yang di sebabkan pada orang yang mempunyai tanggungan atau tanggung jawab pada alat yang digunakan, yang dilihat pada apa yang seharusnya dia lakukan, SOPnya dia apa, misalnya sebagai supir cek apakah mesin pada waktu itu dalam keadaan baik? Apa sebelumnya ada keluhan di stir di rem di kendaraan. Trus keadaan jalanan pada waktu itu, rame tidak? Cuacanya gimana? Dan yang terpenting adalah situasi halangan lalu lintasnya waktu itu bagaimana? Misalnya rame, ada yang motong jalan, ada kendaraan lain didepannya atau tidak, terus ada juga salah satu yurisprudensi mas, ada juga itu, bahwa kelalaian si korban itu tidak menghapuskan kesalahan dari si pelaku. Jadi kasusnya ada didalam suatu kompleks perumahan, kan banyak anak kecil

biasa lewat ada anak kecil umur 2 tahun trus nyelonong dari rumah, trus ada mobil kenceng ketabrak, meninggalah anak itu, jadi di dalam yurisprudensi itu menyebutkan bahwa kelalaian si korban tidak menghapuskan kesalahan dari si pelaku. Jadi itu adalah jalur khusus tetapi di jalur busway itu juga si supir harus tau dan sadar, sewaktu-waktu ada orang nyebrang, karena itu bukan jalur dia sendiri, dia harus sadar bahwa ada mobil yang mungkin sewaktu-waktu jalan memotong jalurnya dia, sewaktu2 ada penumpangnya dia yang bisa meloncat dari bus itu, jadi kalau dia tau itu, tau sebagai suatu pengetahuan yang disadari, entah itu ada keinsyafan yang disadari, yang apabila ada suatu peristiwa dan dia tidak mampu menduga-duga, dan juga melakukan tindakan untuk mengantisipasi praduga-duga itu kemudian terjadi kepada dia, maka unsur culpa menyadarinya itu ada disitu. Berbeda sama masinis kereta api, dia lalainya ada, kesalahannya ada, tapi apa bisa dihukum? Kenapa?

P : kalau yang saya tau ya pak, kereta apikan jalan di jalurnya sendiri di rel, yang dilindungi uu perkereta apian.

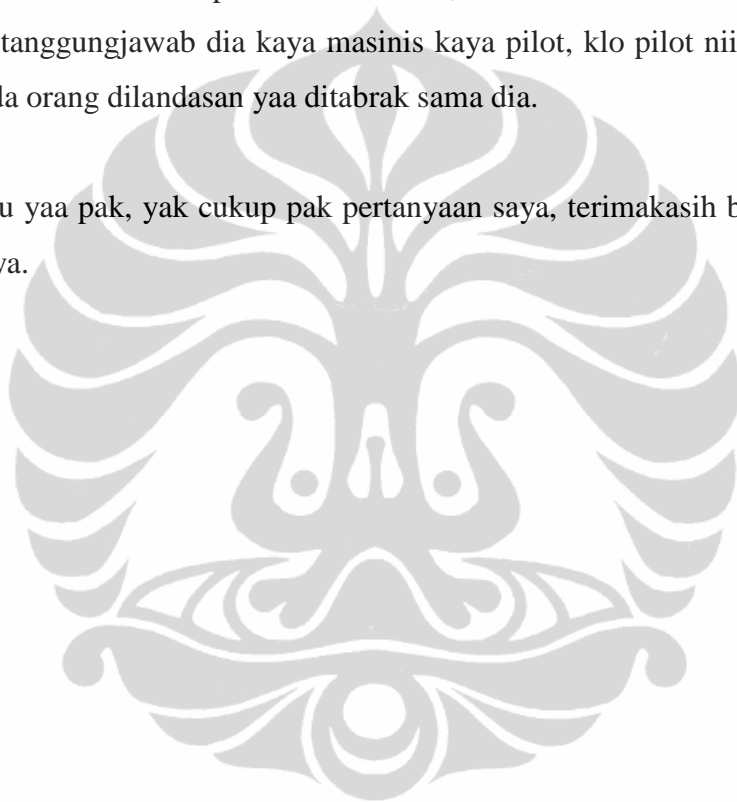
N : ya, uu perkereta apian memberikan perlindungan kepada masinis kereta api, maka walaupun ada unsur kesalahan tapi karena ada unsur pembenar, maka tindakannya itu dibenarkan, oleh kerena itu masinis dibebaskan, tetapi kalau supir busway itu tidak ada undang-undangnya sehingga tidak ada dasar pembenar dan sesuai dengan KUHP, sehingga dia harus tetap menduga2 dan dia sadar bahwa sewaktu2 bisa saja ada kendaraan yang memotong atau mengambil jalurnya, sehingga dia wajib tetap harus ada kehati2an terhadap apa yang dia lakukan. Jadi kalau sama dia di cuekin maka salah dia, terpenuhi unsur culpanya, culpa yang disadari. Jadi dalam membahas ini kita akan kembali kepada pasal 44-46 KUHP. Jadi dalam sidang akan ditanya apa dia sehat? Atau apa dia sudah menyupir berapa lama? Lebih dari 8 jam atau tidak? Nyupir lebih dari 8 jam kan gak boleh, misalnya dia ingin banyak dapat duit, terus 2 rit diambil nyupir uda 13 jam, malamnya kurang tidur nonton bola, pagi mabok, atau baru minum obat, dia bawa mobil. Lalu ada orang didepannya, walau mungkin dia

benar, dan salah si korbannya, tetap saja secara objektif dia salah. Selain itu misalnya dia tau mobilnya gak sehat atau penumpangnya overload atau gak, jalan naik atau turun, hakim akan menanyakan itu, jalannya naik atau turun, licin atau tidak penerangan gelap atau terang, mobilmu bagaimana, itu subjektif objektif itu, kelalaian bisa dinilai dari sana.

P : jadi gak bisa yaa pak penerapan kasus KA buat busway?

N : iya karena tidak ada alasan pembenar buat dia, karena tidak ada UU yang mengayomi tanggungjawab dia kaya masinis kaya pilot, klo pilot nii mau mendarat, ada orang dilandasan yaa ditabrak sama dia.

P : Ooo begitu yaa pak, yak cukup pak pertanyaan saya, terimakasih bapak atas waktunya.



Wawancara Hakim¹

Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Rabu, 20 Juni 2012

Nara sumber : Bapak Amin Sutikno, S. H., M. H.

P : sebenarnya sih saya hanya ingin bertanya beberapa hal aja sih pak, kan kalau kemarin kan saya sudah mengambil putusan dari PN jakarta selatan sama jakarta timur, dalam putusan itu kan saya mengambil putusan busway kan pak, dalam putusan yang di pengadilan jaksel itu ada klausul didalam pertimbangan hakim bahwa dalam pertimbangan itu dinyatakan bahwa karena di dalam dasar yyang meringankan ditulis bahwa karena ada perdamaian dari para pihak maka pihak korban mencabut tuntutan. Ketika saya melihat hukumannya ternyata hukumannya lebih ringan pak dibanding yang tidak ada kalusul perdamaianya. Nah kalau dalam seorang hakim mempertimbangkan putusannya, apakah perdamaian para pihak itu meringankan putusannya gak sih pak?

N : ada nih mas, jadi kalau proses perdamaian itu memang menjadi bahan pertimbangan hakim meringankan hukuman, tapi bukan berarti membebaskan ya, jadi dibedakan antara membebaskan dan meringankan. Sampai saat ini perdamaian itu baru bersifat mengurangi hukuman tapi mungkin barangkali kedepan sesuai dengan ajaran apa namanya..

P : restorative justice?

N : ya restorative justice, kan bisa tidak harus berupa hukuman, apa dinyatakan onslaag atau dinyatakan bebas, vrijpark, tapi sampai saat ini masih berupa hukuman, baik itu misalnya penjara ataupun itu hukuman badan yang lebih ringan, terutama dalam perkara kecelakaan itu.

P : jadi dapat dibilang kalau dalam perkara laka itu upaya pihak korban dengan pihak terdakwa itu meringankan hukuman ya pak?

¹ Dalam laporan wawancara ini digunakan keterangan 'P' untuk mewakili Penulis dan 'N' untuk mewakili Narasumber

N : kalau dibilang secara tidak langsung sih itu bukan yaa, tapi itu menjadi salah satu faktor yang menjadi pertimbangan hakim dalam meringankan pidana kalau dia bersalah. Kalau dia tidak bersalah sih bebas itu pasti ada. Kalau misalnya secara pasti dia itu tidak terbukti ada kelalaian, yang lalai itu korban yang misalnya tiba-tiba dia bruk nyelonong masuk ke jalur busway apakah supir buswaynya harus bertanggungjawab? kan belum tentu. Mungkin supir busway pasti di proses yaa, tapi kalau dia tidak terbukti ada kealpaan, dia tidak ngebut, tidak ugal2an bawa busway justru korban yang lebih dominan menimbulkan kecelakaan, meskipun ada perdamaian antara korban dan pelaku bisa juga tetep bebas.

P : jadi kalau memang unurnya tidak dipenuhi.....

N : iya meskipun tidak ada perdamaian tetap bebas.

P : tapi kan pak ada jurisprudensi yang mengatakan bahwa kesalahand dari korban tidak menghapuskan kesalahand ari pelaku...

N : iya itu gini kan, kalau ada perdamaian tetapi kalau sangat dominan kesalahan korban sementara dari pelaku tidak terbukti ada kelalalian atau kesalahan maka bebas, kalau misalnya korban salah tapi pelaku bawanya juga ngebut atau ugal2an dia melanggar rambu lalu lintas, misalnya harusnya dia bawa 40 tapi dia bawa sampai 60-70, akhirnya nabrak kan karena tidak bisa mengerem seketika, kan diakan kena juga meskipun korban salah. Jadi hakim harus mempertimbangkan kesitu. Jurisprudensi itu memang ada tetapi sepanjang itu terdakwa tidak ada kealpaan juga, kalau itu dia ada kealpaan atau kesalahan juga dia tetep kena.

P : kalau dia murni tidak bersalah baru...

N : iya tidak bersalah.

P : terus bapak kalau kealpaan itu kan ada yang bentuk disadari dan tidak disadari, kalau yang disadari kan dia itu sudah dapat membayangkan kemungkinan terjadinya perkara sedangkan kalau yang tidak disadari itu

kan dia tidak dapat membayangkan kemungkinan yang terjadi perkara. Itu ada pengaruhnya gak pak terhadap putusan hakim?

N : ada sih jadi kalau menurut teori kan kealpaan yang dapat dihukum itu hanya kealpaan berat atau culpa lata, namun dalam prakteknya kalau ada kealpaan saja sudah dapat dihukum, itu artinya sesuatu yang dapat dia bayangkan akan terjadi, kalau dia melakukan seperti itu. Misalnya saya bawa mobil kecepatan 80km/jam tiba2 ada orang yang menyebrang itu saya tidak bisa menghentikan kendaraan tiba-tiba padahal disitu ada larangan untuk mengendarai kendaraan di atas 100 km/jam itu dia dianggap sudah punya menduga-duga atau membayangkan akan terjadi bahaya, bahayanya seperti apa itu yang memang belum pasti. Tapi kalau dia tetap seperti itu dan ternyata menabrak atau tidak bisa menghindari itu, dia kena kealpaan tapi kalau di tol yaa, kecepatan 80 itu kan memang boleh tiba2 ada orang menyebrang atau penajaja makanan, itu kan kita gak bisa menghindari dengan cepat itu kan yang salahkan pejalan kakinya orangkan di tol gak boleh menyebrang.

P : jadi dapat dikatakan harus dilihat ketentuan terkait yang mengatur yaa pak?

N : iya terkait

P : jadi misalnya ada larangan atau gak...

N : iya, aturannya itu secara hukum yaa, secara hukum kan bisa merupakan aturan lalin atau aturan kebiasaan yang ada di situ, kaya misalnya di situ ada sekolahan atau ada pasar dan kita tetap aja membawa 50 km/jam, padahalkan di pasar itu kan ada orang yang kemungkinan menyebrang, membawa belanjaan, yang mereka memang kurang perhatiannya, nah itu kita yang salah bukan orang yang menyebrang karena memang itu kita yang salah karena memang di situ ada pasar atau sekolahan.

P : harus ada keinsyafan pelaku yaa pak?

N : iya he'eh, jadi dia harus bisa menduga2 kalau ini sekolahan ada kemungkinan murid menyebrang atau guru menyebrang atau orang-orang di sekitar sekolahan yang menyebrang maka kita yang salah kalau terjadi kecelakaan. Salah kita, meskipun anak sekolahnya itu menyebrang gak liat kiri kanan kita tetep salah, karena kita harus menduga bahwa dalam lingkungan sekolah itu harus berhati-hati. Tapi kalau kita sudah pelan hati-hati tapi orang itu yang tiba-tiba menabrak kita maka dia yang kena.

P : jadi kalau dalam perkara busway itu dapat dikatakan sama halnya misalnya dalam jalur umum itu kan lagi macet sedangkan dalam jalur khusus kosong pak, maka itu dapat dikatakan bahwa si supir busway harus dapat memperkirakan yaa pak? Itu misalnya supir busway bawa dalam keadaan 40 km/jam itu kan berarti si supir sudah harus menginsyafi bahwa dalam keadaan macet ada kemungkinan pengendara lain yang masuk kedalam jalur itu kan pak, berarti itu si supir dapat dikenai juga kan pak? Dalam artian dapat dikenai pertanggungjawaban pidana?

N : yaa itu kan ada aturan yang sebenarnya.....kan sebenarnya itu kan gak boleh misalnya ada yang masuk kejalur busway kecualikan itu umum ya, misalnya kendaraan lain itu kan boleh..... eemm gini jadi kan seharusnya gak boleh masuk kan, khusus busway, baik di aturan umum maupun uu lalu lintas. Kalau dia nyerobotkan itu pengendara itu yang mengetahui risikonya, sehingga kadang itu sulit untuk dipertanggungjawabkan kepada supir busway, kecuali supir busway itu ugal-ugalan atau lengah, dia sambil berhandphone. Ada loh saya naik busway supirnya sambil handphone-an, kalau itu kan gak boleh itu. Walaupun dia pelan, kendaraan itu yang masuk kejalurnya tapi dia berhandphone itu, dan dia melanggar lalu lintas itu dia yang kena. Kan gak boleh misalnya dia berhandphone atau ngobrol dengan orang disampingnya atau dengan kondektur, guyon-guyon. Memang dia harus memperhatikan jalan, jadi kalau misalnya dia gak gitu ya salah. Jadi kita gak bisa menjudge kalau itu kesalahan supir busway atau kesalahan siapa. Kita harus melihat fakta-faktanya gimana.

P : oiya pak kalau di uu lalu lintas itu kan saya liat ada klausul di dalam pasal 236, itu diatur mengenai pertanggungjawaban supir dan perusahaan transportasi mengenai kerugian pada korban pak. Jadi dalam pasal itu disebutkan bahwa supir atau jasa penyedia transportasi harus bertanggungjawab atas setiap kerugian yang ditimbulkan atau diakibatkan oleh kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan dia pak. Jadi apakah ini dapat dipersamakan dengan suatu bentuk perdamaian atau itu karena memang kewajiban si supir atau bagaimana hakim memandangnya pak?

N : kalau gak salah begini, jadi di uu lalu lintas itu pelaku dalam kecelakaan lalu lintas itu memang wajib menolong ya. Tapi bukan berarti dia yang salah, tapi kewajiban uu keadilan hukum barang siapa yang terlibat kecelakaan dia wajib membantu bukan berarti dia salah karena memang kewajibannya. Kemudian itu kan harus dibuktikan apa itu ada kesalahan, atau apa kerugian itu ditimbulkan akibat kelalaian atau akibat kesalahannya atau kealpaan supir. Karena kalau mau ada ganti kerugian kan harus dilihat itu, apa ada kesalahan dari supir. Nah itu memang supir bus yang melakukan, tapi kalau misalnya supir bus dalam rangka menjalankan tugas pekerjaannya yaa perusahaan harus tetap bertanggungjawab.

P : kalau misalnya upaya perdamaian itu ditolak pak, jadi dalam kasus saya itu ada yang ditolak karena jumlahnya terlalu kecil pak. Nah apa itu mempengaruhi putusan hakim?

N : iya secara tidak langsung itu kan ada itikad baik untuk berdamai atau untuk membantu tapi tidak mau diterima jadi itu sebenarnya sangat membantu.

P : jadi itu menjadi peringan yaa pak?

N : iya

P : oo jadi balik lagi itu akan dinilai apa itikad baiknya juga dinilai atau tidak ya pak?

N : iya, jadi upaya seorang untuk memberi santunan itu gak berarti dia salah loh ya, tapi itu merupakan suatu bentuk itikad moral misalnya korban mati terus seseorang memberi biaya santunan, biaya selamatan tapi ditolak, yaa gak apa-apa karena itu kan gak boleh dipaksakan, tapi kalau itu bisa di buktikan di sidang bahwa sudah ada upaya tapi di tolak maka itu bisa meringankan bahwa kalau terbukti tidak bersalah meskipun dia memberi santunan dan ditolak yaa bisa di bebaskan. Kaya misalnya ada pengendara sepeda motor yang saling besenggolan dan jatuh ke jalur busway dan tertabrak lalu pihak perusahaan memberi santunan kepada korban, maka itu belum tentu berarti dia bersalah. Karena dia menyampaikan santunan hanya sebagai suatu kewajiban moral.

P : jadi kalau saya dapat simpulkan apabila terdapat suatu kesalahan dan ada upaya perdamaian maka itu dapat menjadi suatu hal yang meringankan ya pak?

N : iya, umumnya begitu, tapi di pengadilan ya, kalau di kejaksaan itu tetep masuk, kalau dipengadilan tidak. Tapi bukan bebas yaa hanya meringankan.

P : oo baik pak, saya rasa cukup pertanyaannya. Terimakasih pak.