

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pada era globalisasi ini, lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu kebutuhan utama masyarakat dunia, tidak terkecuali bagi masyarakat Indonesia. Lalu lintas dan angkutan jalan ini penting untuk dikembangkan sehingga mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah darat Indonesia guna meningkatkan kecepatan mobilitas transportasi baik dari segi masyarakat maupun peredaran barang yang akhirnya akan menyebabkan peningkatan kualitas dan/atau kuantitas dari berbagai aspek penting demi kemajuan bangsa ini. Mobilitas yang tinggi diperlukan masyarakat agar dapat memenuhi kebutuhan hidupnya seperti bekerja, atau belajar secara efektif dan efisien, oleh sebab itu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan perlu dilaksanakan dengan berkesinambungan dan terus ditingkatkan daya jangkauannya.

Ketentuan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UU LLAJ). Menurut pasal 1 angka 1 UU LLAJ, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Dalam perkembangannya, keadaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan semakin hari semakin padat. Dari berbagai macam kendaraan transportasi, kendaraan bermotor seperti Mobil dan Sepeda Motor paling banyak digunakan oleh

masyarakat Indonesia. Menurut data Badan Pusat Statistik tahun 2017, ada total 138.556.669 kendaraan bermotor yang terdaftar di Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (selanjutnya disingkat Korlantas Polri)¹ dengan rincian sebanyak 15.493.068 Mobil Penumpang, 2.509.258 Mobil Bis, 7.523.550 Mobil Barang, dan paling banyak didominasi oleh Sepeda Motor dengan jumlah 113.030.793.

Banyaknya penggunaan kendaraan bermotor di Indonesia tentu kerap menimbulkan berbagai permasalahan di jalan raya seperti kepadatan lalu lintas dan tidak jarang terjadi kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan². Berdasarkan Pasal 1 Angka 5 UU LLAJ, 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”. Dampak negatif dari kecelakaan lalu lintas seperti kerugian materi, kesakitan, dan kematian dapat mempengaruhi derajat kesehatan masyarakat³.

Menurut Pasal 229 ayat (1) UU LLAJ, Kecelakaan lalu lintas sendiri digolongkan dalam 3 golongan yaitu:

- a. Kecelakaan lalu lintas ringan,

¹ <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>, diakses pada tanggal 30 Oktober 2019

² C.S.T. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, h. 35

³ Anisa Hidayati, Lucia Yovita Herdati. Mei 2016. *Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, Dan Kecepatan Berkendara*. Jurnal Berkala Epidemiologi, Vol. 4 No. 2. 3 Desember 2019

b. Kecelakaan lalu lintas sedang, dan

c. Kecelakaan lalu lintas berat,

Dari ketiga golongan tersebut kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian seseorang diklasifikasikan sebagai kecelakaan lalu lintas berat.

Sejalan dengan teori hukum pidana, kesalahan meliputi Kealpaan (Culpa) dan Kesengajaan (dolus). Tindak Pidana yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas dikategorikan sebagai “Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaanya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.” sesuai Pasal 359 KUHP.

Lain halnya dengan ketentuan UU LLAJ, perihal kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia diatur dalam Pasal 273 – 317 UU LLAJ. Khusus tentang kecelakaan lalu lintas yang berakibat korban meninggal saat itu (*Doodslag*), diatur lebih rinci dalam Pasal 310 UU LLAJ yang terbagi dalam :

- Bagi korban luka ringan didatur dalam Pasal 310 ayat (2) UU LLAJ
- Bagi korban luka berat diatur dalam Pasal 310 ayat (3) UU LLAJ
- Bagi korban yang meninggal dunia diatur dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ yang bunyinya : “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 perbedaan mengenai sanksi pidana antara Pasal 359 KUHP dan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ. Sanksi pidana Pasal 359 KUHP adalah pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun, atau pidana kurungan paling lama 1 (satu tahun),

sementara sanksi pidana Pasal 310 ayat (4) (UU LLAJ) adalah Pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000 (dua belas juta rupiah). Sanksi pidana yang ada dalam Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ ini lebih berat daripada sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 359 KUHP

Selain ditemukannya sanksi pidana dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas, ditemukan pula sanksi ganti rugi yang biasanya dikenal dalam hukum perdata, tertera dalam Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ jo Pasal 229 ayat (1) UU LLAJ yang bunyinya sebagai berikut :

Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ :

Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Pasal 229 ayat (1) UU LLAJ :

Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.

Memperhatikan ketentuan Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ, dikatakan bahwa pengemudi WAJIB memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan ketentuan pidana. Kata “wajib” menyebutkan bahwa Undang – Undang sendiri telah menekankan kepada pengemudi atau pemilik kendaraan atau perusahaan angkutan umum, untuk memberikan bantuan, walaupun bantuan tersebut tidak menggugurkan tuntutan pidana. Namun sangat disayangkan konsekuensi apabila Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ tersebut tidak dipenuhi, tidak ditemukan satu pasal

pun sanksi pidana terhadap Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ, namun pengertian tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana tetap berlanjut.

Selain adanya tanggungjawab dari pihak Pelaku, pemerintah melalui perusahaan asuransi kecelakaan Jasa Raharja juga wajib memberikan santunan kepada ahli waris / keluarga korban. Santunan ini didasarkan pada dalam Pasal 3 ayat (2) angka 1 huruf a Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017 Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (selanjutnya disebut PMK 16/2017) bagi korban kecelakaan yang meninggal dunia ditentukan sebagai berikut :

- a. Ahli waris dari Korban yang meninggal dunia berhak atas Santunan sebesar Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

Kasus Kecelakaan Lalu Lintas juga dialami oleh K (selanjutnya disebut Korban). Korban adalah seorang mahasiswa yang baru menyelesaikan sidang skripsinya. Sehari setelah menyelesaikan sidang skripsinya yaitu pada tanggal 6 September 2019, Korban sedang mengendarai sepeda motor dari arah selatan Jl. Jend. Achmad Yani Surabaya. Melihat beberapa ojek online yang memotong jalan, Korban mengelak dan mengarahkan setir kendaraannya ke arah kanan. Tanpa diduga pengemudi sepeda motor berinisial M (selanjutnya disebut Pelaku) menabrak korban. Pelaku adalah seorang siswa SMA yang belum berusia 18 tahun. Kendaraan yang dikemudikan pelaku sangat kencang sehingga Korban terlempar dan tidak sadarkan diri. Korban mengalami luka berat dibagian kepala dan segera dilarikan ke Rumah Sakit Bhayangkara Surabaya untuk pertolongan pertama.

Korban tidak sadar dan memerlukan operasi otak serta obat – obatan yang mahal untuk menyelamatkan jiwanya.

Sangat disayangkan, pelaku tidak ada rasa simpati untuk membantu biaya operasi dan pengobatan korban. Korban sendiri berasal dari keluarga dengan ekonomi menengah. Semua biaya rumah sakit ditanggung oleh keluarga korban, bahkan sampai rekan – rekan kampus korban mengumpulkan sumbangan untuk membantu biaya operasi dan pengobatan korban.

Akhirnya setelah 3 hari berjuang dalam status koma, Korban meninggal dunia karena tidak tertolong dalam perawatan di Rumah Sakit Bhayangkara Surabaya. Sesuai dengan PMK 16/2017, pemerintah melalui Jasa Raharja memberikan santunan ke keluarga korban sebesar Rp. 50.000.000 (lima puluh juta rupiah).

Sangat disayangkan, hingga saat ini meskipun telah melalui beberapa musyawarah antara keluarga pelaku dan keluarga korban, keluarga pelaku yang berasal dari kalangan menengah keatas di Surabaya tidak memiliki itikad baik untuk memberikan bantuan (uang) sebagai santunan pada keluarga korban. Sedangkan menurut ketentuan Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ jo Pasal 229 ayat (1) huruf c UU LLAJ, ada kewajiban dari pelaku untuk memberikan ganti rugi (santunan) kepada keluarga korban.

Berdasarkan latar belakang diatas, Peneliti merasa sangat perlu meneliti lebih lanjut dalam bentuk thesis dengan judul **“ANALISIS PENYELESAIAN PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN PELAKU DIBAWAH UMUR DITINJAU DARI UNDANG – UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

JUNCTO UNDANG – UNDANG NOMOR 11 TAHUN 2012 TENTANG SISTEM PERADILAN PIDANA ANAK ”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti mengemukakan perumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah M yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas maut dapat dikenakan sanksi pidana sesuai ketentuan UU LLAJ dan/atau UU SPPA?
2. Apakah akibat hukum dengan tidak dipenuhinya kewajiban ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ jo Pasal 229 ayat (1) huruf c UU LLAJ bagi orang tua/wali pelaku?

1.3 Tujuan Penelitian

a) Tujuan Akademis :

Untuk memenuhi salah satu persyaratan akademis dalam memperoleh gelar Magister Hukum (M.H) pada Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan Kampus Surabaya.

b) Tujuan Praktis :

1. Untuk mengetahui dan memahami aturan – aturan hukum mengenai kecelakaan lalu lintas berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Untuk mengetahui dan memahami aturan hukum mengenai sanksi pada pelaku kecelakaan lalu lintas dengan pelaku dibawah umur berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan dan/atau Undang – Undang No. 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak .

3. Untuk mengetahui dan memahami akibat hukum yang ada dengan tidak dipenuhinya ketentuan Pasal 235 ayat (1) Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.4. Metoda Penelitian

1.4.1 Tipe Penelitian :

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian Yuridis Normatif yang artinya adalah "Suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi"⁴.

1.4.2 Pendekatan Masalah :

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengidentifikasi serta membahas peraturan perundang-undangan yang berlaku yang berkaitan dengan materi yang dibahas dalam pembahasan ini, pendekatan konsep (*conceptual approach*) pendekatan terhadap permasalahan dengan mendasarkan pada pendapat para sarjana sebagai landasan pendukung⁵, dan pendekatan kasus (*case approach*)

⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010, h. 35.

⁵ *Ibid.*, h. 93.

dengan cara mengungkapkan kasus kecelakaan maut yang menyebabkan KAIP meninggal dunia.

1.4.3 Sumber Bahan Hukum :

1. **Sumber hukum primer:**

- a. Kitab Undang – Undang Hukum Pidana (KUHP)
- b. Kitab Undang – Undang Hukum Perdata
- c. *Herzien Inlandsch Reglement* (HIR)
- d. Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (UU LLAJ)
- e. Undang – Undang No. 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak. (UU SPPA)
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pendirian Perusahaan Negara Asuransi Kerugian Djasa Rahardja
- g. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017 Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

2. **Bahan hukum sekunder:**

- a. Asas – Asas Hukum
- b. Doktrin atau pendapat para ahli
- c. Literatur/buku yang terkait permasalahan yang akan diteliti
- d. Artikel-artikel
- e. Media sosial

1.4.4 Langkah Penelitian :

- a. Langkah Pengumpulan Bahan Hukum :

Tipe penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif, oleh karena itu langkah pengumpulan data pertama dalam penulisan karya tulis ilmiah ini melalui studi kepustakaan yaitu dengan melakukan inventarisasi. Setelah bahan hukum terkumpul, maka langkah kedua yang dilakukan adalah klasifikasi, menentukan bahan hukum mana yang akan digunakan. Terakhir adalah sistematisasi, yaitu mengurutkan peraturan perundang undangan secara hirarki.

b. Langkah Analisa :

Analisa data yang digunakan adalah melalui metode silogisme deduktif, yaitu dari analisa data umum yaitu mencakup peraturan perundang-undangan, literatur - literatur dan pendapat para ahli, lalu menuju ke khusus, untuk memberikan jawaban yang khusus terhadap rumusan masalah dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan K meninggal dunia. Untuk memperoleh jawaban yang valid maka digunakan penafsiran otentik dan penafsiran sistematis. Penafsiran otentik adalah penafsiran yang pasti terhadap suatu arti kata yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan itu sendiri. Sedangkan pengertian dari penafsiran sistematis adalah penafsiran dengan cara melihat atau memperhatikan susunan Pasal yang saling berhubungan di dalam undang-undang.

1.5 Kerangka Teoritis

Menurut Pasal 1 Angka 1 UU LLAJ, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah “satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya”. Menurut Pasal 1 Angka 2 UU LLAJ, Lalu Lintas diartikan sebagai “gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”. Sementara menurut Soejono Soekanto, “Lalu Lintas dapat diartikan sebagai gerak manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya menggunakan sarana umum⁶”. Lalu lintas adalah kegiatan lalu – Lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan⁷.

Angkutan dalam Pasal 1 Angka 3 UU LLAJ diartikan sebagai “perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan”. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia sendiri, Angkutan diartikan sebagai Moda Transportasi⁸. Menurut Hasim Purba, pengertian transportasi adalah kegiatan pemindahan manusia dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui darat, perairan, maupun udara dengan menggunakan alat angkutan tertentu⁹.

Sejalan dengan pendapat Hasim Purba, kegiatan pemindahan manusia dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain itu menggunakan alat angkutan tertentu. Alat angkutan ini biasanya disebut Kendaraan. Menurut Pasal 1 angka 7 UU LLAJ, Kendaraan adalah “suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor”. Menurut Pasal 1 Angka 8 UU LLAJ

⁶ Soejono Soekanto. *Investarisasi Dan Analisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*. CV. Rajawali Jakarta. 1984. h.8.

⁷ Warpani, Suwardjoko. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB Press. 2016. h.1

⁸ W.J.S Poerwadarminta. 1990. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. PT. Balai Pustaka. Jakarta. h.555.

⁹ <https://www.maxmanroe.com/vid/umum/pengertian-transportasi.html>, diakses pada tanggal 1 November 2019

Kendaraan bermotor adalah “kendaraan yang digerakkan oleh mesin (peralatan mekanik) selain kendaraan yang berada diatas rel kereta api”. Sementara untuk kendaraan tidak bermotor sendiri adalah kendaraan yang digerakkan tidak dengan mesin, melainkan dengan kekuatan manusia dan/atau hewan (Pasal 1 Angka 9 UU LLAJ).

Kendaraan bermotor sendiri menurut Pasal 47 Ayat (2) diklasifikasikan berdasarkan beberapa jenis sebagai berikut :

- a) Sepeda Motor
- b) Mobil Penumpang
- c) Mobil Bus
- d) Mobil Barang
- e) Kendaraan Khusus

Orang yang mengemudikan kendaraan – kendaraan tersebut disebut Pengemudi. Menurut Pasal 1 Angka 23 UU LLAJ , pengemudi wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (selanjutnya disebut SIM). Menurut Pasal 77 ayat (2) SIM dibagi dalam 2 jenis yaitu SIM Kendaraan Bermotor perseorangan; dan SIM Kendaraan Bermotor Umum.

Untuk mendapatkan SIM, seseorang wajib memenuhi beberapa persyaratan. Berdasarkan Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ, untuk mendapatkan SIM setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan, dan lulus ujian.

Persyaratan usia yang dimaksud dalam Pasal 81 ayat (1) UU LLAJ tertuang dalam Pasal 81 ayat (2) UU LLAJ sebagai berikut :

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

Meskipun telah memiliki SIM, pengemudi tetap harus mematuhi aturan – aturan mengemudikan kendaraan bermotor. Pasal 105 UU LLAJ menyatakan bahwa :

Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib :

1. Berperilaku tertib dan/atau
2. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Perilaku sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 UU LLAJ diterangkan lebih lanjut dan lebih rinci didalam Pasal 106 sampai Pasal 121 UU LLAJ.

Menurut Pasal 106 ayat (4) UU LLAJ, setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka jalan;
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
- d. Gerakan lalu lintas;
- e. Berhenti dan parkir;
- f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- h. Tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Khusus mengenai kecepatan maksimal atau minimal pengemudi berkendara di Jalan, Pasal 21 UU LLAJ menyatakan bahwa :

- (1) Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional.
- (2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan.
- (3) Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah Daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.
- (4) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pelanggaran lalu lintas adalah akar dari terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu

lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas¹⁰.

Menurut Pasal 1 Angka 24 UU LLAJ Kecelakaan lalu lintas sendiri didefinisikan sebagai “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”. Kecelakaan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan yang sedang bergerak dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia tau kerugian harta benda¹¹. Dominasi faktor pelanggaran kedisiplinan berlalu-lintas (pengendara kendaraan maupun penyeberang jalan) sebagai pemicu, menyebabkan kecelakaan melibatkan lebih dari satu pihak¹².

Pasal 229 UU LLAJ menetapkan bahwa kecelakaan lalu lintas digolongkan atas :

- (1) a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang;
c. Kecelakaan Lalu Lintas berat;
- (2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan / atau barang.
- (3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan / atau barang.
- (4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

¹⁰ Ramdlon Naning. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas*, Surabaya. Bina Ilmu, h. 57

¹¹ Warpani Suwardjoko, *Op.Cit.* h.118

¹² Arvian Zanuardi, Hitapriya Suprayitno, Maret 2018. *Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database*. Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas. 27 November 2019

- (5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, Ketidakadilan Kendaraan, serta Ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Pengertian mengenai kecelakaan lalu lintas berat yang mengakibatkan korban meninggal dunia erat kaitannya dengan Pasal 359 KUHP yang isinya “Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.

Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan yang bersangkutan dengan kecelakaan lalu lintas wajib bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tanggung jawab tersebut dijabarkan dalam Pasal 234 sampai Pasal 237 UU LLAJ yang isinya sebagai berikut:

Pasal 234:

- (1) Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.
- (2) Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
 - a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
 - b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
 - c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pasal 235 :

- (1) Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
- (2) Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan

huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

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.

Pasal 237 :

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.
- (2) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.

Berdasarkan Pasal 238 UU LLAJ pemerintah wajib menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan. Pemerintah juga wajib menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

Berdasarkan Pasal 239 UU LLAJ, pemerintah juga wajib mengembangkan program asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta membentuk perusahaan asuransi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Pasal 240 UU LLAJ, Korban kecelakaan lalu lintas berhak atas :

- a. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
- c. Santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

Dalam hal pelaksanaan pasal 239 ayat (2) UU LLAJ, dan untuk memenuhi hak korban berdasarkan Pasal 240 huruf c UU LLAJ, sebelumnya pemerintah telah

membentuk Undang – Undang No. 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, dan Undang – Undang No. 34 Tahun 1965 Tentang Dana Peranggungan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Pemerintah juga telah membentuk perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas yang dinamakan Jasa Raharja.

Besaran santunan yang disebutkan sebagai hak korban berdasarkan Pasal 240 huruf c UU LLAJ diatur dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017 Besar Santunan Dan Sumbangan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dengan rincian sebagai berikut :

- a. Ahli waris dari Korban yang meninggal dunia berhak atas Santunan sebesar Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).
- b. Korban yang mengalami cacat tetap berhak atas Santunan yang besarnya dihitung berdasarkan angka persentase sebagaimana ditetapkan dalam Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 dari besar Santunan meninggal dunia sebagaimana dimaksud pada huruf a.
- c. Korban yang memerlukan perawatan dan pengobatan berhak atas Santunan berupa:
 1. penggantian biaya perawatan dan pengobatan dokter paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah);
 2. biaya ambulans atau kendaraan yang membawa Korban ke fasilitas kesehatan paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah); dan/atau
 3. biaya pertolongan pertama pada Kecelakaan paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pasal 235 ayat (1) mengatakan bahwa tanggung jawab ganti kerugian pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas maut, dalam bentuk biaya pengobatan dan pemakaman tidak menggugurkan perkara pidana, UU LLAJ juga mengatur sanksi pidana bagi pelaku yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas antara lain :

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).

1.6 Pertanggungjawaban Sistematis

Thesis ini terdiri dari 4 bab dan tiap bab terbagi lagi dalam beberapa sub bab sebagai berikut ini :

Bab I : Pendahuluan.

Bab ini merupakan awal dari penulisan tesis dengan mengungkapkan kasus kecelakaan lalu lintas yang berakibat matinya korban sedangkan pelaku adalah siswa yang belum berusia 18 Tahun. Akibat hukum selanjutnya antara lain menyangkut kompensasi baik oleh pemerintah maupun pelaku (keluarga pelaku) kepada korban (keluarga korban). Bab ini dilanjutkan dengan rumusan masalah, tujuan penelitian dan tipe penelitian yaitu yuridis normatif.

Bab II : Kecelakaan Lalu Lintas Dari Sudut Pandang Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bab ini terdiri dari 3 sub bab yaitu :

Bab II.1 ; Hakekat, Pengertian, dan Akibat Hukum Kecelakaan Lalu Lintas Maut.

Bab ini mengemukakan teori, pengertian kecelakaan lalu lintas dan sanksi hukum kecelakaan lalu lintas yang berakibat kematian korban.

Bab II.2 ; Hakekat Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Maut yang Masih Remaja.

Bab ini mengemukakan pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas maut yang masih remaja dengan segala konsekuensi hukum dari segi pandang UU Sistem Peradilan Pidana Anak.

Bab II.3 ; Analisis Sanksi Pidana dan Ganti Rugi Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Maut.

Bab ini merupakan analisa atas rumusan masalah yang pertama mengenai sanksi pidana dan ganti rugi kecelakaan lalu lintas maut yang dilakukan oleh M.

Bab III : Akibat Hukum Dengan Tidak Dipenuhinya Kewajiban Ganti Rugi Kecelakaan Lalu Lintas Maut Dalam UU LLAJ.

Bab ini terdiri dari 2 sub bab yaitu :

Bab III.1 ; Kewajiban Ganti Rugi Sebagai Kompensasi Kepada Keluarga Korban Kecelakaan Lalu Lintas yang Telah Meninggal Dunia.

Bab ini mengutarakan penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas yang seharusnya dilakukan diluar pengadilan melalui sistem Diversi dengan kewajiban pelaku untuk memberikan santunan pada keluarga korban walaupun pihak Jasa Raharja sesuai dengan peraturan perundang – undangan telah memenuhi kewajibannya. Namun sampai saat ini kewajiban pelaku / orang tua pelaku belum dipenuhi.

Bab III.2 ; Analisis Akibat Hukum Pada Pihak Keluarga Pelaku.

Bab ini menganalisa sebagai jawaban atas rumusan masalah kedua tentang akibat hukum bagi keluarga pelaku dengan tidak dipenuhinya ketentuan Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ jo Pasal 229 ayat (1) huruf C UU LLAJ.

Bab IV : Penutup.

Bab ini terdiri dari simpulan dan saran. Simpulan adalah ikhtisari dari pembahasan terhadap rumusan masalah sebagaimana dikemukakan diatas. Saran adalah masukan atau usulan yang dikemukakan oleh penulis untuk di pertimbangkan dalam menghadapi permasalahan hukum kedepan.