

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN  
TERHADAP KORBAN AKIBAT KERUSAKAN JALAN DALAM  
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**TESIS**

*Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Mencapai Gelar Magister Hukum (M.H)  
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

**Oleh :**

**MUHAMMAD TAUFIQ ANSHARI SIREGAR**  
NPM: 1720010011



**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU HUKUM  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2019**

**PERSETUJUAN PEMBIMBING**

Nama : **MUHAMMAD TAUFIQ ANSHARI SIREGAR**  
NPM : 1720010011  
Program Studi : Magister Hukum  
Judul Tesis : PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA  
PENYELENGGARA JALAN TERHADAP KORBAN  
AKIBAT KERUSAKAN JALAN DALAM  
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN

Disetujui untuk disampaikan Kepada

*Panitia Ujian Tesis*

Medan, 21 Maret 2019

Komisi Pembimbing

**UMSU**

Pembimbing I

Pembimbing II

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**Dr. H. Triono Eddy, S.H., M.Hum**

**Dr. Dedi Harianto, S.H., M.Hum**

LEMBAR PENGESAHAN

**PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN  
TERHADAP KORBAN AKIBAT KERUSAKAN JALAN DALAM  
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**MUHAMMAD TAUFIQ ANSHARI SIREGAR**

NPM : 1720010011

Program Studi : Magister Hukum

“Tesis ini Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Penguji, yang dibentuk oleh Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Dinyatakan Lulus Dalam Ujian Tesis dan Berhak Menyandang Gelar Magister Hukum (M.H) Pada Hari Kamis, Tanggal 21 Maret 2019”

*Panitia Ujian*

1. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M.Hum

Ketua

2. Dr. Dedi Harianto, S.H., M.Hum

Sekretaris

3. Dr. T. Erwinsyahbana, S.H., M.Hum

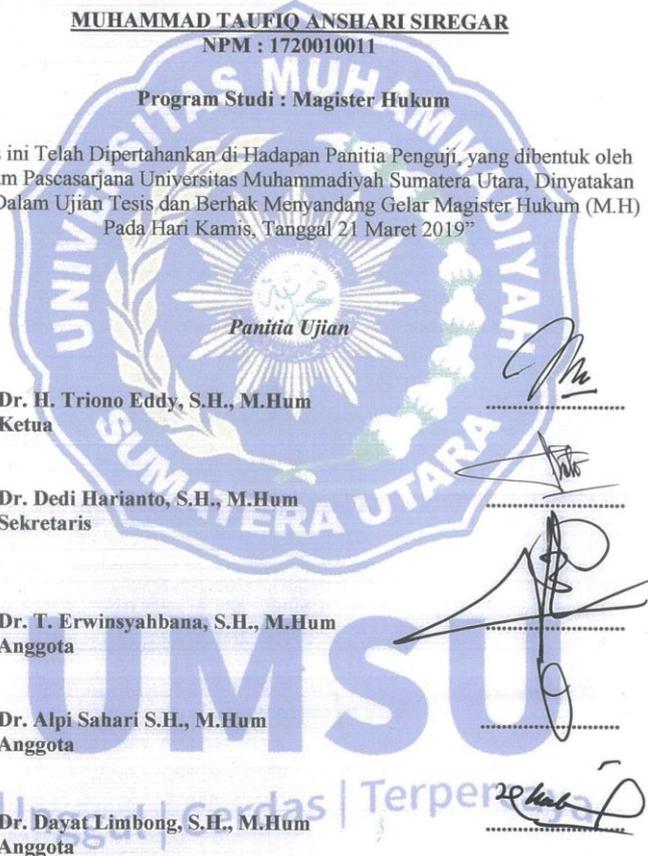
Anggota

4. Dr. Alpi Sahari S.H., M.Hum

Anggota

5. Dr. Dayat Limbong, S.H., M.Hum

Anggota



## PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Dengan pernyataan ini saya menyatakan bahwa tesis yang saya tulis dengan judul “ **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN TERHADAP KORBAN AKIBAT KERUSAKAN JALAN DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN** ” adalah benar merupakan hasil karya intelektual mandiri, diselesaikan tanpa menggunakan bahan-bahan yang tidak diijinkan dan bukan merupakan karya pihak lain, dan saya akui sebagai karya sendiri tanpa unsur plagiat. Semua sumber referensi yang dikutip dan yang dirujuk telah ditulis dengan lengkap pada daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari diketahui terjadi penyimpangan dari pernyataan yang saya buat, maka saya siap menerima sanksi yang berlaku.

Medan,           Maret 2019

Penulis



**MUHAMMAD TAUFIQ ANSHARI SIREGAR**  
NPM. 1720010011

## ABSTRAK

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien melalui aturan perundang-undangan yang ada, yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adanya kasus-kasus yang mengakibatkan korban jiwa karena jalan rusak, mengindikasikan masih ada pengelola badan jalan dalam hal ini pemerintah baik pusat maupun daerah yang tidak memberikan pelayanan yang baik bagi rakyatnya.

Masalahnya adalah upaya apa yang dapat dilakukan oleh korban meminta pertanggungjawaban pidana kepada penyelenggara jalan, apakah pemerintah dapat dituntut pertanggungjawaban pidana dari korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan. Perlu juga untuk dilihat terkait dengan kebijakan hukum pidana terhadap korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan.

Jenis penelitian ini adalah penelitian normatif. Sifat dari penelitian ini adalah deskriptif analisis. Metode yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan 3 (tiga) pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Sumber data hukum dalam penelitian normatif adalah data kepustakaan. Prosedur pengambilan dan pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan (*library research*). Penelitian ini menggunakan analisis data secara kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa upaya yang dapat dilakukan oleh korban/pengguna jalan meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas terjadinya kecelakaan jalan akibat jalan rusak adalah melalui mekanisme *citizen law suit*. Upaya lainnya adalah tanggung gugat merupakan kewajiban untuk menanggung ganti kerugian sebagai akibat pelanggaran norma. Upaya lain yang dapat dilakukan oleh korban atas terjadinya jalan rusak bisa menggunakan cara gugatan *Legal Standing* maupun *Class Action*, yaitu gugatan yang mewakili kepentingan publik atau kelompok tertentu dalam masyarakat. Korban/pengguna jalan bisa melakukan langkah hukum untuk meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan akibat jalan rusak kepada Pemerintah (penyelenggara jalan) yaitu segera melaporkan pihak penyelenggara jalan ke Kepolisian setempat dimana korban/pengguna jalan mengalami kecelakaan. Bahwa pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas terjadinya kecelakaan jalan yang menimbulkan korban terdapat dalam Pasal 273 ayat (3) UU LLAJ, yaitu: Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah). Bahwa kebijakan hukum pidana terhadap korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan pada masa depan adalah dengan cara restitusi serta adanya pidana penjara bagi penyelenggara jalan.

**Kata kunci: pertanggungjawaban, pidana, penyelenggara, jalan, korban**

## ABSTRACT

The government has a goal to realize road traffic and transportation that is safe, secure, fast, smooth, orderly, organized, comfortable, and efficient through existing legislation, namely the Law of the Republic of Indonesia Number 22 of 2009 concerning Traffic and Transportation Street. The existence of cases that resulted in fatalities due to damaged roads, indicates that there are still road agency managers in this case both central and regional governments that do not provide good service for their people.

The problem is what efforts can be made by victims to ask for criminal responsibility to road operators, whether the government can be prosecuted for criminal liability from victims who have been injured due to road damage. It is also necessary to be seen related to criminal law policies for victims who have experienced accidents due to road damage.

This type of research is normative research. The nature of this research is descriptive analysis. The method used in this study uses 3 (three) approaches, namely the statute approach, the conceptual approach, and the case approach. The source of legal data in normative research is library data. The procedure for retrieving and collecting data is done by means of library research. This study uses qualitative data analysis.

Based on the results of the study it was found that the efforts that can be carried out by victims / road users asking for criminal responsibility of road operators for road accidents due to damaged roads are through the mechanism of citizen law suits. Another effort is accountability is an obligation to bear compensation as a result of norm violations. Other efforts that can be carried out by victims of damaged roads can use the Legal Standing and Class Action claim methods, namely claims that represent the interests of the public or certain groups in society. Victims / road users can take legal steps to hold criminal liability for road operators due to damaged roads to the Government (road operators), which is to immediately report the road organizer to the local Police where victims / road users have an accident. Whereas the criminal liability of the road organizer for the occurrence of road accidents that cause casualties is contained in Article 273 paragraph (3) of the LLAJ Law, namely: In the case of the acts referred to in paragraph (1) causing other people to die, the perpetrators are punished with the longest imprisonment 5 ( five) years or a maximum fine of Rp120,000,000.00 (one hundred twenty million rupiahs). Whereas the criminal law policy towards victims who experience accidents due to road damage in the future is by way of restitution and the existence of imprisonment for road operators.

**Keywords: accountability, criminal, organizer, road, victim**

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, Puji dan syukur penulis persembahkan kehadiran ALLAH SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia serta pertolongan-Nya pada penulis hingga dapat menyelesaikan penulisan tesis ini. Shalawat dan salam penulis sampaikan kepada *Khatamul Anbiya' wal Mursalin* Rasulullah Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat-sahabat, dan para pengikutnya yang telah membawa dan mengembangkan Islam hingga seperti sekarang ini.

Penulisan tesis ini berjudul “PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN TERHADAP KORBAN AKIBAT KERUSAKAN JALAN DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”, yang disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister Hukum (M.H) pada Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Tesis ini didedikasikan kepada isteri tercinta Lidya Cahayu, S.Sos beserta Anak-anakku, Alief Jabbar Kaniz Siregar, Aufar Jabbar Altaf Siregar, Abbas Jabbar Rafaat Siregar yang selalu mendoakan dan memberikan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan studi pada Program Pascasarjana ini. Kepada Kedua Orang Tua, Ayahanda H. Karim Alamsyah Siregar dan Ibunda Hj. Yusliana Nasution, Bapak Mertua Alm. Soetaryono dan Ibu Mertua Lesly Resta Linda serta Seluruh Keluarga Besar penulis atas doa dan dukungan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan studi pada Program Pascasarjana ini.

Penulis menyadari bahwa pemikiran dan pembahasan dalam tesis ini tidak terlepas dari dorongan, arahan, dan bimbingan dari yang terhormat Bapak Dr. H. Triono Eddy, S.H., M.Hum., sebagai Pembimbing I dan Bapak Dr. Dedi Harianto S.H., M.Hum., sebagai Pembimbing II. Oleh sebab itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada kedua Pembimbing yang telah berkenan meluangkan waktu dan memberi kesempatan kepada penulis untuk berkonsultasi ditengah aktifitas dan kesibukannya.

Pada kesempatan ini juga penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Agussani, M.A.P., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, beserta para wakil Rektor di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Bapak Dr. Syaiful Bahri, M.A.P., selaku Direktur pada Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Dr. H. Triono Eddy, S.H., M.Hum., selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Dr. Alpi Sahari, S.H., M.Hum., selaku Sekretaris Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Dr. T. Erwinsyahbana, S.H., M.Hum., Bapak Dr. Alpi Sahari, S.H., M.Hum., dan Bapak Dr. Dayat Limbong, S.H., M.Hum., selaku Dosen Penguji/ Pembahas yang telah memberikan kritik, saran dan masukan pemikiran dalam penulisan tesis ini.
6. Seluruh Dosen dan Staff Tata Usaha Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Bupati Kabupaten Labuhanbatu Selatan, H. Wildan Aswan Tanjung, S.H., M.M dan Bapak Wakil Bupati Kabupaten Labuhanbatu Selatan, Drs. H. Kholil Jufri, M.M.
8. Bapak Sekretaris Daerah Kabupaten Labuhanbatu Selatan, Zulkifli, S. IP., M.M, sekaligus Plt. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Labuhanbatu Selatan.
9. Bapak Batara Rival Harahap, S.Sos., M.Si Selaku Mantan Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Labuhanbatu Selatan.
10. Pimpinan beserta Jajaran Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional II Medan.
11. Keluarga Besar Dinas Perhubungan Kabupaten Labuhanbatu Selatan.
12. Keluarga Besar Pinang City Kabupaten Labuhanbatu Selatan.
13. Adik-adik saya Muhammad Tomy Sadzali Siregar, S.H., (beserta Isteri Anggi Arini Harahap, S.H.), Muhammad Rizky Fauzy Siregar, S.H., dan

Riana Agitha Siregar, S.E., yang telah memberikan doa dan dukungan yang sangat berarti kepada penulis.

14. Sahabatku Hamdan Rifai Ginting, S.H., Ricko Aditya Tarigan, S.H., Harun Nazmi Akbar, S.H.i., Yogi Prasetya Sinambela, S.H., M.H., Dionsius Yudi Christiano, S.I.K., M.H., Arlin Parlindungan Harahap, S.H., M.H., Finotika Trivira Rahayu, S.H., Diamond Romansa Bangun, S.I.K., M.H., Rahmad Makmur, S.H., M.H., Dadi Purba, S.H., M.H., Sonang Basri Hasibuan, S.H., M.H., Rivandioza, S.H., M.H., Muhammad Zukarnaen Yahya, S.H., M.H., Mas'ud, S.H., M.H., Agus Pristiono, S.H., Agustami Lubis, S.H., M.H., Ramles Napitupulu, S.H., M.H., penulis mengucapkan banyak terima kasih atas motivasi sahabat-sahabat kepada penulis dari awal perkuliahan yang telah mendukung penulis sehingga sampai penulis menyelesaikan tesis ini.

Penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan dalam materi dan penyajian dalam penulisan tesis ini, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang konstruktif dari berbagai pihak dalam rangka penyempurnaan penulisan tesis ini. Akhir kata penulis mengharapkan semoga tesis ini dapat memberikan manfaat kepada semua pihak yang membacanya.

Medan,      Maret 2019

Hormat Penulis,

**MUHAMMAD TAUFIQ ANSHARI SIREGAR**  
**NPM. 1720010011**

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Perumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Kegunaan Penelitian .....	9
E. Keaslian Penelitian.....	10
F. Kerangka Teori dan Konsepsi.....	10
1. Kerangka teori.....	10
2. Kerangka konsepsi .....	23
G. Metode Penelitian .....	35
1. Spesifikasi penelitian.....	35
2. Metode pendekatan .....	36
3. Sumber data .....	37
4. Teknik pengumpulan data .....	38
5. Analisis data .....	39
<b>BAB II UPAYA YANG DAPAT DILAKUKAN OLEH KORBAN/ PENGGUNA JALAN MEMINTA PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENYELENGGARAN JALAN ATAS TERJADINYA KECELAKAAN AKIBAT JALAN RUSAK</b> .....	<b>40</b>
A. Kewenangan dan Kewajiban Penyelenggara Jalan.....	40
B. Hak-hak Korban Tindak Pidana.....	50
C. Upaya yang Dapat Dilakukan oleh Korban/Pengguna Jalan Meminta Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan atas Terjadinya Kecelakaan Akibat Jalan Rusak.....	55

<b>BAB III PERTANGGUNGJAWABAN</b>	<b>PIDANA</b>	
<b>PENYELENGGARA JALAN ATAS TERJADINYA</b>		
<b>KECELAKAAN JALAN YANG MENIMBULKAN</b>		
<b>KORBAN.....</b>		<b>66</b>
A. Hak-hak Rakyat sebagai Pengguna Fasilitas Umum yang		
Dilindungi oleh Aturan Perundang-undangan.....		66
B. Tanggungjawab Pemerintah atas Kerusakan Jalan dalam		
Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang		
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....		70
<b>BAB IV KEBIJAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KORBAN</b>		
<b>YANG MENGALAMI KECELAKAAN AKIBAT</b>		
<b>KERUSAKAN JALAN.....</b>		<b>102</b>
A. Kajian tentang Kebijakan Hukum Pidana.....		102
B. Kebijakan Hukum Pidana terhadap Korban yang Mengalami		
Kecelakaan Akibat Kerusakan Jalan .....		113
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>		<b>130</b>
A. Kesimpulan.....		130
B. Saran .....		132
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>134</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Dalam rangka mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum untuk masyarakat sebagaimana yang telah diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pemerintah Indonesia telah berusaha melaksanakan pembangunan di berbagai bidang. Pembangunan tersebut tidak hanya meliputi pembangunan fisik saja seperti pembangunan gedung, pembangunan jalan, pembangunan fasilitas umum, perbaikan jalan, tetapi didalam tujuan yang lainnya juga meningkatkan keamanan bagi masyarakat, karena kehidupan yang aman merupakan salah satu faktor yang mendorong terciptanya kesejahteraan masyarakat. Keamanan yang dimaksud bukan hanya berarti tidak ada perang tetapi juga meliputi keamanan dalam segi yang lain, salah satunya adalah keamanan menggunakan jalan raya.<sup>1</sup>

Sebagai salah satu negara yang sedang membangun perekonomian yang selama dua dekade luluh lantah karena krisis ekonomi tahun 1998, tentu saja diperlukan sarana infrastruktur sebagai komponen penunjang dalam mewujudkan sasaran pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur merupakan prasyarat mutlak bagi terlaksananya pembangunan suatu negara.

---

<sup>1</sup>Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, 2002, halaman 3.

Kondisi infrastruktur di suatu negara akan berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan suatu negara.

Alinea IV Pembukaan Undang-undang Dasar (UUD) 1945 menyatakan bahwa tujuan negara Indonesia sebagai berikut:

“Kemudian dari pada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah Kemerdekaan Kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/ Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.”

Guna mencapai tujuan negara tersebut, maka ketersediaan infrastruktur yang mampu menunjang pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat merupakan prasyarat mutlak yang menjadi tanggung jawab negara. Pelaksanaan tanggungjawab negara tersebut dilaksanakan oleh pemerintah, baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah sesuai dengan pembagian kewenangan yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat penting dan menentukan bagi keberhasilan pemerintah dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya.

Jalan merupakan suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Selanjutnya jalan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan, keamanan dan hukum serta dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Dengan

demikian, jalan merupakan suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hirarki. Warga masyarakat memakai jalan untuk kepentingan, baik primer, sekunder maupun tersier.<sup>2</sup>

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat, sehingga Negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar terjaganya hak-hak warga negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan. Lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan dengan bermacam-macam kepentingan. Dalam hal ini warga negara butuh agar hak-haknya dalam berlalu lintas dijamin dan dilindungi oleh negara.

Negara sebagai sebuah organisasi tertinggi dari masyarakat berkewajiban menjamin dan melindungi hak-hak warga negaranya di jalan. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien melalui aturan perundang-undangan yang ada, yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya ditulis dengan UU LLAJ).

Meskipun telah ada aturan yang mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan, namun tingkat terjadinya kecelakaan masih cukup tinggi, sehingga menimbulkan korban baik yang cedera maupun korban jiwa jumlahnya sangat

---

<sup>2</sup>Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung: Mandar Maju, 1990, halaman 1.

banyak. Soerjono Soekanto mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dimana terlibat kendaraan bermotor di jalan umum. Di dalamnya terlibat manusia, benda, dan bahaya yang mungkin berakibat kematian, cedera, kerusakan atau kerugian disamping itu kecelakaan lalu lintas mungkin melibatkan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor saja.<sup>3</sup>

Sebenarnya kecelakaan lalu lintas dapat diminimalisasikan dengan adanya alat perlengkapan jalan yang memadai harus sesuai standart nasional Indonesia. Tanggungjawab terhadap fasilitas perlengkapan jalan, ditugaskan kepada Dinas Perhubungan. Dalam Pasal 25 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

- (1) Setiap Jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa :
  - a. Rambu Lalu Lintas;
  - b. Marka Jalan;
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
  - d. Alat Penerangan Jalan;
  - e. Alat Pengendali dan Pengamanan Penggunaan Jalan;
  - f. Alat Pengawasan dan Pengamanan Jalan;
  - g. Fasilitas Untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat; dan
  - h. Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di Luar Badan Jalan.

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan disebabkan karena faktor manusia, faktor jalan, faktor kendaraan, faktor cuaca dan disebabkan karena penerangan jalan yang kurang memadai, tapi jalan rusak menyumbang potensi kecelakaan tertinggi serta minimnya infrastruktur. Infrastruktur jalan yang kurang memadai ikut berperan karena sering terjadinya kecelakaan lalu lintas, misalnya karena jalan tanpa lampu, jalan bertikungan tajam, tiada pagar pengaman dan geometris

---

<sup>3</sup>Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas*, Bandung: Graha, 2000, halaman 7.

jalan tidak mendukung. Salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah kondisi jalan yang rusak.<sup>4</sup>

Adanya suatu kasus kecelakaan lalu lintas, khususnya yang menyebabkan kematian seseorang ataupun banyak orang masuk ke dalam ranah hukum pidana yang mana telah di atur didalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan proses beracaranya diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Bagi korban yang telah meninggal dunia, nyawanya tidak pernah tergantikan oleh apapun bahkan dengan uang sekalipun. Hal ini disebabkan karena uang atau apapun tidak bisa menghidupkan lagi orang yang telah meninggal dunia serta mengembalikan keadaan seperti semula.

Ada banyak kasus karena jalan yang rusak mengakibatkan timbulnya korban jiwa dan berlanjut ke pengadilan untuk menuntut pertanggungjawaban pemerintah, karena lalai memperbaiki jalan yang rusak. Gugatan ahli waris Almarhum Santun Silaban dengan melakukan pengajuan gugatan atas tuntutan ganti kerugian kepada pemerintah sebagai pengelola badan jalan, yang tertuang dalam putusan Pengadilan Negeri Pematang Siantar Nomor 21/Pdt.G/2013/PN. Pms dan juga gugatan Keluarga Almarhum Ponti Kadron Nainggolan yang tewas dalam kecelakaan akibat jalan rusak (berlobang) sebagaimana tertuang dalam Putusan Pengadilan Tinggi Jawa Barat Nomor 397/PEN/PDT/2017/PT.BDG.

---

<sup>4</sup>Kerusakan jalan ini berupa retak-retak (*cracking*), jalan bergelombang (*corrugation*), kerusakan berupa alur cekungan arah melebar dan memanjang jalan sekitar jarak roda kendaraan (*rutting*), genangan aspal di permukaan jalan (*bleeding*), serta jalan berlobang (*pothole*). Kerusakan jalan tersebut tidak hanya berada pada bibir jalan atau pinggir jalan, melainkan kerusakan jalan yang sering dijumpai hampir dari bibir jalan hingga ada yang di tengah jalan. Kerusakan jalan seperti ini biasanya disebabkan oleh berbagai faktor misalnya, akibat roda kendaraan berat yang lalu lalang (berulang-ulang), kondisi muka air tanah yang tinggi, kesalahan pada waktu pengaspalan, meningkatkannya jumlah penduduk, umur jalan yang sudah tua dan juga akibat kesalahan perencanaan perhitungan pada saat pembuatan jalan.

Adanya dua kasus hukum yang menuntut pertanggungjawaban pidana pengelola badan jalan, menunjukkan bahwa sebenarnya pemerintah belum maksimal untuk memberikan pelayanan yang bermutu kepada masyarakat serta belum memberikan perlindungan hukum kepada pengguna jalan. Jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang sangat vital bagi pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat.

Adanya kasus-kasus yang mengakibatkan korban jiwa karena jalan rusak, mengindikasikan masih ada pengelola badan jalan dalam hal ini pemerintah baik pusat maupun daerah yang tidak memberikan pelayanan yang baik bagi rakyatnya. Masalahnya adalah apakah pemerintah dapat dituntut pertanggungjawaban pidana dari korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan. Perlu juga untuk dilihat terkait dengan kebijakan hukum pidana terhadap korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan.

Hukum adalah untuk rakyat bukan sebaliknya,<sup>5</sup> maka dari itu transparansi atau keterbukaan pemerintah mempunyai makna yang penting dalam melakukan pembangunan karena melalui keterbukaan para warga atau masyarakat memperoleh lebih banyak pengertian tentang rencana-rencana kebijakan yang dijalankan, selain itu juga membuka peluang perlindungan bagi rakyat terhadap tindakan pemerintah yang sewenang-wenang.<sup>6</sup>

Hukum merupakan bagian dari pembangunan. Fungsi hukum dalam pembangunan adalah sebagai sarana pembaharuan masyarakat.<sup>7</sup> Hukum yang baik

---

<sup>5</sup>Satjipto Rahardjo, *Membedah Hukum Progresif*, Jakarta: KOMPAS, 2005, halaman 56.

<sup>6</sup>Muladi, *Hak Asasi Manusia*, Bandung: Refika Aditama, 2005, halaman 78.

<sup>7</sup>Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta: Rajawali Press, 1982, halaman 9.

akan melahirkan masyarakat yang aman. Keamanan merupakan salah satu syarat untuk membangun suatu bangsa kearah yang lebih baik. Meskipun demikian, hukum harus bersifat luwes dan fleksibel, terutama dalam menyelesaikan suatu perkara agar keadilan dan kedamaian dapat tercapai. Penyelesaian suatu perkara harus dapat menghilangkan kegoncangan yang mungkin timbul sehingga akan tercipta suatu iklim yang menunjang pelaksanaan pembangunan.<sup>8</sup>

Gugatan masyarakat yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, merupakan bagian yang tak terpisahkan dari penegakan hukum. Siapapun yang bersalah dan lalai sehingga menyebabkan seseorang kehilangan nyawanya, mesti bertanggungjawab, walaupun yang bertanggungjawab tersebut adalah pemerintah. Artinya rakyat sudah membayar pajak yang merupakan kewajiban, mestinya pemerintah melalui pajak yang dibayarkan oleh rakyat memberikan fasilitas jalan yang layak serta nyaman dilalui oleh masyarakat.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dalam bentuk tesis yang berjudul **“Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Akibat Kerusakan Jalan Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”**.

---

<sup>8</sup>Lucky Pranata, “Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas (Kajian: UU NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, halaman 2, dalam <http://www.ump.ac.id>, diakses tanggal 11 Februari 2019.

## **B. Perumusan Masalah**

Sehubungan dengan hal-hal di atas, maka pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah upaya yang dapat dilakukan oleh korban/ pengguna jalan meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas terjadinya kecelakaan jalan akibat jalan rusak?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas terjadinya kecelakaan jalan yang menimbulkan korban?
3. Bagaimana kebijakan hukum pidana terhadap korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis upaya yang dapat dilakukan oleh korban/ pengguna jalan meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas terjadinya kecelakaan jalan akibat jalan rusak.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas terjadinya kecelakaan jalan yang menimbulkan korban.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis kebijakan hukum pidana terhadap korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Penelitian diharapkan berguna baik secara teoritis maupun praktis, yaitu:

1. Secara teoritis penelitian ini diharapkan:
  - a. Menjadi bahan untuk penelitian lebih lanjut terhadap pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan kepada korban akibat kerusakan jalan.
  - b. Memberi sumbangan bagi ilmu pengetahuan hukum khususnya hukum pidana yang berkaitan dengan penyelenggara jalan yang mengabaikan jalan yang rusak dan tidak segera diperbaiki.
2. Secara praktis penelitian ini diharapkan:
  - a. Memberikan masukan kepada pembuat kebijakan, berupa sumbangan pemikiran dalam menentukan arah kebijakan yang berkaitan dengan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan.
  - b. Memberikan wawasan kepada aparat penegak hukum dalam menangani perkara pidana yang terkait dengan pertanggungjawaban Pemerintah dan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh para korban/ pengguna fasilitas Negara terutama jalan.
  - c. Memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang aturan perlindungan hukum terhadap pengguna jalan yang mengalami kecelakaan akibat rusaknya jalan dan mendorong masyarakat untuk mengerti bahwa penyelenggara jalan dapat dimintai pertanggungjawaban dan dapat dilakukan upaya hukum apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan jalan yang rusak.

## **E. Keaslian Penelitian**

Penelitian ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa berdasarkan informasi yang ada serta penelusuran kepustakaan di lingkungan Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, penelitian dengan judul **“Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Akibat Kerusakan Jalan Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”**, belum pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya, sehingga dapat dikatakan penelitian ini asli dan keaslian secara akademis keilmuan dapat dipertanggungjawabkan.

## **F. Kerangka Teori dan Konsepsi**

### **1. Kerangka teori**

Kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat. Teori mengenai suatu kasus atau permasalahan menjadi bahan perbandingan penulis dibidang hukum.<sup>9</sup> Suatu kerangka teori bertujuan untuk menyajikan cara-cara untuk mengorganisasikan dan menginterpretasikan hasil-hasil penelitian dan menghubungkannya dengan hasil-hasil penelitian terdahulu. Kata lain dari kerangka teori adalah kerangka pemikiran atau butir-butir pendapat teoritis mengenai satu kasus atau permasalahan yang menjadi bahan perbandingan atau pegangan teoritis dalam penelitian.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup>M. Solly Lubis (1), *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Bandung: Mandar Maju, 1994, halaman 27.

<sup>10</sup>*Ibid*, halaman 23.

Fred N. Kerlinger dalam bukunya *Foundation of Behavioral Research* menjelaskan teori adalah seperangkat konsep, batasan dan proposisi yang menyajikan suatu pandangan sistematis tentang fenomena dengan merinci hubungan antar variabel dengan tujuan menjelaskan dan memprediksi gejala tersebut.<sup>11</sup> Gorys Keraf berpendapat bahwa teori merupakan asas-asas umum dan abstrak yang diterima secara ilmiah dan sekurang-kurangnya dapat dipercaya untuk menerangkan fenomena-fenomena yang ada.<sup>12</sup>

Dalam perkembangan ilmu pengetahuan tidak terlepas dari teori hukum sebagai landasannya dan tugas teori hukum adalah untuk “menjelaskan nilai-nilai hukum dan postulat-postulatnya hingga dasar-dasar filsafatnya yang paling dalam, sehingga penelitian ini tidak terlepas dari teori-teori ahli hukum yang dibahas dalam bahasa dan sistem pemikiran para ahli hukum sendiri”.<sup>13</sup> Memahami hukum secara metodologis sebagai mesin tua yang terus-menerus direperasi, dipreteli dan ditambah sulam yang akhirnya hukum itu diterima yang sifatnya permanen sebagai pedoman kehidupan manusia. Menurut Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Indonesia sebagai negara hukum maka sarana dalam pembangunan bangsa harus

---

<sup>11</sup>Fred N. Kerlinger, *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2004, halaman 14.

<sup>12</sup>Gorys Keraf, *Argumentasi dan Narasi*, Jakarta: Gramedia, 2001, halaman 47.

<sup>13</sup>W. Friedman, *Teori dan Filsafat Umum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 1996, halaman 2.

berlandaskan kepada hukum bukan kekuasaan, hukumlah sebagai pedoman didalam mengambil suatu keputusan.<sup>14</sup>

Landasan teori menguraikan jalan pikiran menurut kerangka yang logis, artinya mendudukan masalah penelitian yang telah dirumuskan di dalam kerangka teoritis relevan yang mampu menerangkan masalah tersebut. Upaya tersebut ditujukan untuk dapat menjawab atau menerangkan masalah yang telah dirumuskan.<sup>15</sup> Teori merupakan pengetahuan ilmiah yang mencakup penjelasan mengenai suatu sektor tertentu dari sebuah disiplin keilmuan.<sup>16</sup> Kemudian mengenai teori dinyatakan juga bahwa:

“Landasan teori adalah merupakan suatu kerangka pemikiran dan butir-butir pendapat, teori, mengenai suatu kasus atau permasalahan (problem) yang dijadikan bahan pertimbangan pegangan teoritis yang mungkin disetujui ataupun tidak disetujui yang dijadikan masukan dalam membuat kerangka berpikir dalam penulisan”.<sup>17</sup>

Bagi seorang peneliti, suatu teori atau kerangka teori mempunyai berbagai kegunaan, dimana kegunaan tersebut paling sedikit mencakup hal-hal sebagai berikut:

- a) Teori tersebut berguna untuk mempertajam atau lebih mengkhususkan fakta yang hendak diselidiki atau diuji kebenarannya.
- b) Teori sangat berguna dalam mengembangkan sistem klasifikasi fakta membina struktur konsep-konsep serta memperkembangkan definisi-definisi.

---

<sup>14</sup>Ediwarman, *Penegakan Hukum Pidana Dalam Perspektif Kriminologi*, Cet. II, Yogyakarta: Genta Publishing, 2017, halaman 33.

<sup>15</sup>I Made Wirartha, *Pedoman Penulisan Usulan Penelitian, Skripsi dan Tesis*, Yogyakarta: Andi, 2006, halaman 23.

<sup>16</sup>M. Solly Lubis (2), *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Medan: Softmedia, 2012, halaman 30.

<sup>17</sup>*Ibid*, halaman 80.

- c) Teori biasanya merupakan ikhtisar dari hal-hal yang tidak diketahui serta diuji kebenarannya yang menyangkut objek yang hendak diteliti.
- d) Teori memberikan pada prediksi fakta yang mendatang, oleh karena telah diketahui sebab-sebab terjadinya fakta tersebut dan mungkin faktor-faktor tersebut akan muncul lagi pada masa-masa mendatang.
- e) Teori memberikan petunjuk-petunjuk terhadap kekurangan-kekurangan pada pengetahuan peneliti.<sup>18</sup>

Teori ilmu hukum dapat diartikan sebagai ilmu atau disiplin hukum yang dalam perspektif interdisipliner dan eksternal secara kritis menganalisis berbagai aspek gejala hukum, baik berdiri sendiri maupun dalam pengejawantahan praktisnya, dengan tujuan untuk memperoleh pemahaman yang lebih baik dan memberikan penjelasan sejernih mungkin tentang hukum yang tersaji dari kegiatan yuridis dalam kenyataan masyarakat. Objek telaahnya adalah gejala umum dalam tataran hukum positif yang meliputi analisis bahan hukum, metode dalam hukum dan teknik *ideological* terhadap hukum.<sup>19</sup> Teori yang dipergunakan dalam penelitian tesis ini adalah teori pertanggungjawaban pidana.

Teori pertanggungjawaban pidana mengandung asas kesalahan (asas *culpabilitas*), yang didasarkan pada keseimbangan monodualistik bahwa asas kesalahan yang didasarkan pada nilai keadilan harus disejajarkan berpasangan dengan asas legalitas yang didasarkan pada nilai kepastian. Walaupun konsep berprinsip bahwa pertanggungjawaban pidana berdasarkan kesalahan, namun dalam beberapa hal tidak menutup

---

<sup>18</sup>Soerjono Soekanto, *Ringkasan Metodologi Penelitian Hukum Empiris*, Jakarta: Ind Hill Co, 1990, halaman 67.

<sup>19</sup>Bernard Arief Sidharta, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju, 2009, halaman 122.

kemungkinan adanya pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*) dan pertanggungjawaban yang ketat (*strict liability*). Masalah kesesatan (*error*) baik kesesatan mengenai hukumnya sesuai dengan konsep merupakan salah satu alasan pemaaf sehingga pelaku tidak dipidana kecuali kesesatan itu patut dipersalahkan kepadanya.<sup>20</sup>

Pertanggungjawaban pidana harus memerhatikan bahwa hukum pidana harus digunakan untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur materiil dan sprituil. Hukum pidana tersebut digunakan untuk mencegah atau menanggulangi perbuatan yang tidak dikehendaki. Selain itu penggunaan sarana hukum pidana dengan sanksi yang negatif harus memerhatikan biaya dan kemampuan daya kerja dari institusi terkait, sehingga jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelasting*) dalam melaksanakannya.<sup>21</sup>

Roeslan Saleh menyatakan bahwa dalam membicarakan tentang pertanggungjawaban pidana, tidaklah dapat dilepaskan dari satu dua aspek yang harus dilihat dengan pandangan-pandangan falsafah. Satu diantaranya adalah keadilan, sehingga pembicaraan tentang pertanggungjawaban pidana akan memberikan kontur yang lebih jelas.

---

<sup>20</sup>Barda Nawawi Arief (1), *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Cet. III, Edisi I Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010, halaman 23.

<sup>21</sup>Moeljatno (1), *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban dalam Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara, 1993, halaman 93.

Pertanggungjawaban pidana sebagai soal hukum pidana terjalin dengan keadilan sebagai soal filsafat.<sup>22</sup>

Sebagaimana diketahui manusia dalam kehidupan masyarakat adalah makhluk yang memiliki akal budi sehingga sanggup dan mampu mentaati norma-norma yang masuk akal yang telah ditetapkan oleh masyarakat sebagai jaminan kehidupannya, oleh karena itu kesalahan atau *schuld* itu adalah sebagai celaan yang ditujukan oleh yang merupakan standar etis/susila yang berlaku dalam kurun waktu terhadap manusia yang melakukan perbuatan yang menyimpang yang seharusnya dapat dihindarinya.<sup>23</sup>

Mengenai unsur-unsur pertanggungjawaban pidana, Roeslan Saleh mengatakan bahwa tidaklah ada gunanya untuk mempertanggungjawabkan terdakwa atas perbuatannya apabila perbuatannya itu sendiri tidak bersifat melawan hukum, maka lebih lanjut dapat pula dikatakan bahwa terlebih dahulu harus ada kepastian tentang adanya perbuatan pidana, dan kemudian semua unsur-unsur kesalahan harus dihubungkan pula dengan perbuatan pidana yang dilakukan, sehingga untuk adanya kesalahan yang mengakibatkan dipidananya terdakwa maka terdakwa haruslah:

- a. Melakukan perbuatan pidana;
- b. Mampu bertanggungjawab;
- c. Dengan kesengajaan atau kealpaan, dan

---

<sup>22</sup>Roeslan Saleh, *Pikiran-pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta: Ghalia, 1982, halaman 85.

<sup>23</sup>Koesparnomo Irsan, *Hukum Pidana 1*, Jakarta: Fakultas Hukum UNVI, 2005, halaman 215.

d. Tidak adanya alasan pemaaf.<sup>24</sup>

Berdasarkan uraian tersebut di atas, jika keempat unsur tersebut diatas ada maka orang yang bersangkutan atau pelaku tindak pidana dimaksud dapat dinyatakan mempunyai pertanggungjawaban pidana, sehingga ia dapat dipidana. Bentuk-bentuk kesalahan terbagi menjadi dua, yaitu:

1. *Dolus*/sengaja
2. *Culpa*/lalai.

Kesengajaan (*dolus*) adalah sengaja merupakan perbuatan yang dikehendaki dan diketahui. Hal ini berarti seseorang yang berbuat sengaja itu harus dikehendaki apa perbuatan dan harus diketahui juga atas apa yang diperbuat. Sengaja sebagai dimaksud adalah bentuk sengaja sebagai maksud apabila pembuat menghendaki akibat perbuatannya, ia tidak pernah melakukan perbuatannya apabila pembuat mengetahui bahwa akibat perbuatannya tidak terjadi.<sup>25</sup>

Kesalahan dalam hukum pidana mempunyai beberapa pengertian yang sudah lazim dipakai di Indonesia, yaitu disamping kesalahan yang diartikan sebagai suatu kesengajaan, kesalahan juga diartikan sebagai berikut:

1. Sifat tercela (umumnya ini merupakan syarat yang tidak ditulis) bagi suatu perbuatan yang belum pasti dapat dihukum, tetapi pelakunya sudah dapat dicela (*verwijtbaar*) karena melakukan perbuatan yang tidak terpuji;

---

<sup>24</sup>Roeslan Saleh, *Op. Cit.*, halaman 85.

<sup>25</sup>Moeljatno, *Op. Cit.*, halaman 51.

2. Kesalahan (*schuld*) dalam arti kecerobohan (adanya niat), karenanya istilah kesalahan atau *schuld* disini hanya suatu penamaan saja meskipun terkadang dalam bahasa Belanda disebut sebagai *roekeloos*;
3. Kealpaan (*nalatinghead*) seperti yang disebut dalam Pasal 359 KUH Pidana yang juga diterjemahkan sebagai kurang hati-hati.<sup>26</sup>

Simmons mensyaratkan dua hal untuk *culpa*, yaitu:

1. Tidak adanya kehati-hatian (*het gemis van voorzichtigheid*)
2. Kurangnya perhatian terhadap akibat yang mungkin (*het gemis van de voorzienbaarheid van het gevolg*).<sup>27</sup>

Bahwa tindakan pidana setidak-tidaknya terdiri dari unsur yaitu:

1. Unsur objektif, yaitu unsur-unsur yang terdapat diluar diri sipelaku:
  - a. Perbuatan (*handeling*);
  - b. Akibat (*gevole*);
  - c. Masalah-masalah (*omstandingheden*)
2. Unsur subjektif, yaitu unsur-unsur yang terdapat pada diri si pelaku, yang berupa:
  - a. Pertanggungjawaban si pelaku
  - b. Kesalahan (*schuld*) yang dikaitkan dengan sipelaku.<sup>28</sup>

Perbuatan-perbuatan pidana ini menurut wujud sifatnya adalah bertentangan dengan tata atau ketertiban yang dikehendaki oleh hukum, mereka adalah perbuatan yang melawan hukum (melanggar) hukum. Tetapi semua perbuatan yang melawan hukum atau merugikan masyarakat diberikan sanksi pidana.<sup>29</sup>

Perbuatan melawan hukum dengan unsur kelalaian berbeda dengan perbuatan melawan hukum dengan unsur kesengajaan. Dengan kesengajaan, ada niat dalam hati dari pihak pelaku untuk menimbulkan

---

<sup>26</sup>Erdianto Effendi, *Hukum Pidana Indonesia (Suatu Pengantar)*, Bandung: Refika Aditama, 2011, halaman 120.

<sup>27</sup>Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2010, halaman 106.

<sup>28</sup>*Ibid*, halaman 20.

<sup>29</sup>Moeljatno (2), *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta, 2002, halaman 2.

kerugian tertentu bagi korban, atau paling tidak mengetahui secara pasti bahwa akibat dari perbuatannya tersebut akan terjadi, akan tetapi dalam kelalaian tidak ada niat dari pihak pelaku untuk menimbulkan kerugian, bahkan mungkin ada keinginannya untuk mencegah kerugian tersebut.<sup>30</sup>

Dilihat dari aspek struktur pembentukan hukum, maka sangat jelas bahwa makna hukum akan dipersepsikan sebagai bentuk hukum yang tertulis yakni peraturan perundang-undangan. Hukum adalah peraturan perundang-undangan dengan disertai sanksi guna mengatur kehidupan sosial masyarakat. Hukum yang mempunyai arti yuridis,<sup>31</sup> adalah hukum yang ditentukan pemerintah suatu negara yakni undang-undang. Hukum dalam arti yang sebenarnya (*properly so called*) adalah hukum yang berasal dari negara dan atau yang dikukuhkan oleh negara. Hukum-hukum lain tetap dapat disebut hukum (*improperly so called*) tetapi bukan dalam arti yuridis yang sesungguhnya.

Hukum, pertama-tama tata hukum negara, tampak dalam teori positivisme, khususnya Jhon Austin (1790-1859), dengan *analytical legal positivism*. Jhon Austin yang dikenal sebagai *The Founding Father of Legal Positivism*, bertolak dari kenyataan bahwa terdapat suatu kekuasaan yang memberikan perintah, dan pada umumnya orang mentaati perintah-perintah pemerintah. Menurut Austin; untuk disebut hukum diperlukan adanya unsur: seorang penguasa (*souvereignty*), ada suatu perintah

---

<sup>30</sup>Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*, Bandung: PT. Citra Aditya, 2005, halaman 72.

<sup>31</sup>Theo Huijbers, *Filsafat Hukum*, Yogyakarta: Kanisius, 1999, halaman 40.

(*Command*), ada kewajiban untuk menaati (*duty*), ada sanksi bagi mereka yang tidak menaati (*sanction*).<sup>32</sup>

Positivisme hukum dikenal juga sebagai teori hukum yang menganggap bahwa pemisahan antara hukum dan moral, merupakan hal yang teramat penting. Positivisme membedakan apa yang membuat suatu norma menjadi eksis sebagai standar hukum yang valid dan apa yang membuat suatu norma menjadi eksis sebagai standar moral yang valid. Bagi kaum positivis,<sup>33</sup> norma-norma hukum yang “bengis” pun, dapat diterima sebagai hukum asalkan memenuhi kriteria formal yang ada tentang hukum.

Lebih lanjut, dalam teori positivisme hukum dari Hans Kelsen, memandang bahwa hukum adalah suatu perintah memaksa terhadap perilaku manusia (*law is acoercive order of human behaviour*). Hukum adalah kaidah primer yang menetapkan sanksi-sanksi (*it is the primary norm wich stipulates the sanction*). Dalam konsep hukum murni (*reine rechlehre, the pure theory of law*) Kelsen memandang bahwa hukum harus dibersihkan dari anasir-anasir yang sifatnya nonhukum, seperti kultur, politik, sosiologis dan sebagainya.

Dalam konteks negara hukum formal, yang bertujuan melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh bangsa Indonesia, pandangan positivisme adalah tepat untuk dilaksanakan dan diimplementasikan dalam rangka pembentukan hukum nasional. Sebab, teori positivisme hukum ini

---

<sup>32</sup>*Ibid*, halaman 41.

<sup>33</sup>Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence)*, Jakarta; Kencana Prenada Media Group, 2009, halaman 55.

sangat kuat dalam memengaruhi: otorisasi politik, bidang-bidang kehidupan, seperti ekonomi, sosial-budaya, keamanan dan ketertiban. Seluruh aspek kehidupan berbangsa dan bernegara diatur dengan dan dalam bentuk hukumnya yang tertulis, yakni peraturan perundang-undangan. Hal ini sepadan dengan tujuan utama hukum yang dipergunakan untuk ketentraman umum, untuk menjaga kedamaian dalam setiap peristiwa dan berapa pun harga yang harus dibayarkan, “terpuaskan keinginan masyarakat akan keamanan umum adalah tujuan dari tatanan hukum”.<sup>34</sup>

Teori positivisme hukum ini berdampak pada aspek penyelenggaraan kehidupan berbangsa dan bernegara, sebagai wujud negara hukum, bahwa seluruh aparatur penyelenggara negara dari tingkat pusat sampai daerah, dari pejabat tinggi hingga pejabat terendah dan seluruh warga negaranya semua berpegang dan mendasarkan pada hukum (undang-undang).

Penggunaan hukum pidana dalam mengatur masyarakat pada hakikatnya merupakan bagian dari suatu langkah kebijakan (*policy*). Dalam menggunakan sarana hukum pidana (*penal*), Nigel Walker sebagaimana dikutip oleh Barda Nawawi Arief mengingatkan adanya “prinsip-prinsip pembatasan” (*the limiting principles*) yang sepatutnya mendapat perhatian, antara lain:

1. Jangan hukum pidana digunakan semata-mata untuk tujuan pembalasan;

---

<sup>34</sup>Philippe Nonet, Philip Seznick, *Hukum Responsif*, penterjemah Raisul Mutaqien, Bandung: Nusa Media, 2010, halaman 37.

2. Jangan menggunakan hukum pidana untuk memidana perbuatan yang tidak merugikan/membahayakan;
3. Jangan menggunakan hukum pidana untuk mencapai suatu tujuan yang dapat dicapai secara lebih efektif dengan sarana lain yang lebih ringan;
4. Jangan menggunakan hukum pidana apabila kerugian atau bahaya yang timbul dari pidana lebih besar daripada kerugian/bahaya dari perbuatan/tindak pidana itu sendiri; dan
5. Hukum pidana jangan memuat larangan-larangan yang tidak mendapat dukungan kuat dari publik.<sup>35</sup>

Apabila dilihat dari sudut kebijakan hukum pidana, dalam arti kebijakan menggunakan/ mengoperasionalisasikan hukum pidana, masalah sentral atau masalah pokok sebenarnya terletak pada masalah seberapa jauh kewenangan mengatur dan membatasi tingkah laku manusia (warga masyarakat/pejabat) dengan hukum pidana.<sup>36</sup>

Dilihat dari sudut dogmatis-normatif, masalah pokok atau materi/substansi dari hukum pidana (materiil) terletak pada masalah mengenai:

1. Perbuatan apa yang sebenarnya dipidana;
2. Syarat apa yang seharusnya dipenuhi untuk mempersalahkan/ mempertanggungjawabkan seseorang yang melakukan perbuatan itu; dan
3. Sanksi (pidana) apa yang sepatutnya dikenakan kepada orang itu.<sup>37</sup>

Istilah kebijakan diambil dari istilah “*policy*” (Inggris) atau “*politiek*” (Belanda). Menurut Barda Nawawi Arief, istilah “kebijakan hukum pidana” dapat pula disebut dengan istilah “politik hukum pidana”, yang dalam kepustakaan asing istilah “politik hukum pidana” ini sering

---

<sup>35</sup>Barda Nawawi Arief (2), *Beberapa Aspek Kebijakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Cet. II, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2005, halaman 75-76.

<sup>36</sup>*Ibid*, halaman 136.

<sup>37</sup>*Ibid*, halaman 137.

dikenal dengan berbagai istilah, antara lain “*penal policy*”, “*criminal law policy*”, atau “*strafrechtspolitik*”.<sup>38</sup>

Pengertian kebijakan atau politik hukum pidana dapat dilihat dari politik hukum maupun dari politik kriminal. Menurut Sudarto politik hukum adalah usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu.<sup>39</sup> Selanjutnya menurut Sudarto bahwa melaksanakan politik hukum pidana berarti mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna.<sup>40</sup> Melaksanakan politik hukum pidana berarti usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.

Penggunaan upaya hukum, termasuk hukum pidana, sebagai salah satu upaya mengatasi masalah sosial termasuk dalam bidang kebijakan sosial, yaitu segala usaha yang rasional untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Sebagai suatu masalah yang termasuk masalah kebijakan, maka penggunaan hukum pidana sebenarnya tidak merupakan suatu keharusan. Tidak ada kemutlakan dalam bidang kebijakan, karena pada

---

<sup>38</sup>Barda Nawawi Arief (3), *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru)*, Edisi I, Cet. II, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010, halaman 26.

<sup>39</sup>Sudarto, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni, 1981, halaman 159. Pada buku yang lain yang berjudul *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat*, Sudarto mengatakan bahwa politik hukum adalah kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.

<sup>40</sup>*Ibid*, halaman 161.

hakikatnya dalam masalah kebijakan, orang dihadapkan pada masalah kebijakan penilaian dan pemilihan dari berbagai macam alternatif.<sup>41</sup>

Di samping itu, usaha penanggulangan kejahatan lewat pembuatan undang-undang (hukum) pidana hakikatnya juga merupakan bagian integral dari usaha perlindungan masyarakat (*social welfare*). Oleh karena itu, wajar pulalah apabila kebijakan atau politik hukum pidana juga merupakan bagian integral dari kebijakan politik sosial (*social policy*). Kebijakan sosial (*social policy*) dapat diartikan sebagai usaha yang rasional untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dan sekaligus mencakup perlindungan masyarakat. Dengan demikian, dalam pengertian "*social policy*" sekaligus tercakup di dalamnya "*social welfare policy*" dan "*social defence policy*". Dilihat dari arti luas, kebijakan hukum pidana dapat mencakup ruang lingkup kebijakan di bidang hukum pidana materiil, di bidang hukum pidana formil dan di bidang hukum pelaksanaan pidana.<sup>42</sup>

## 2. Kerangka konsepsi

Konsepsi adalah salah satu bagian yang terpenting dari teori. Peranan teori dalam sebuah penelitian adalah untuk menghubungkan teori dan observasi, antara abstraksi dan kenyataan. Konsep diartikan sebagai kata

---

<sup>41</sup>Barda Nawawi Arief (4), *Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 1994, halaman 17-18.

<sup>42</sup>Barda Nawawi Arief (3), *Op. Cit.*, halaman 28.

yang menyatukan abstraksi yang digeneralisirkan dari hal-hal khusus yang disebut definisi operasional.<sup>43</sup>

Konsep adalah suatu pengetahuan. Pengetahuan ini bertujuan untuk memberikan informasi mengenai sesuatu. Suatu konsep seketika itu membentuk suatu pengertian tertentu di kepala orang yang menangkapnya, oleh karena itulah disebut sebagai “mengandung arti”.<sup>44</sup>

Konsepsi merupakan konstruksi konsep secara internal pada pembaca yang mendapat stimulasi dan dorongan konseptual dari bacaan dan tinjauan pustaka.<sup>45</sup> Konseptual adalah susunan konsep-konsep sebagai fokus pengamatan dalam melaksanakan penelitian, khususnya dalam penelitian ilmu hukum. Analisis pokok-pokok bahasan dalam penelitian ini, maka dalam penelitian disusun beberapa definisi operasional dari konsep-konsep yang akan digunakan agar tidak terjadi perbedaan pengertian dan pemahaman.

Kebijakan menetapkan suatu sistem pertanggungjawaban pidana sebagai salah satu kebijakan kriminal merupakan persoalan pemilihan dari berbagai alternatif. Dengan demikian, pemilihan dan penetapan sistem pertanggungjawaban pidana tidak dapat dilepaskan dari berbagai

---

<sup>43</sup>Sumadi Suryabrata, *Metode Penelitian*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 1998, halaman 3.

<sup>44</sup>M. Solly Lubis, *Memberdayakan Sikap dan Penegakan Hukum yang Pragmatik*, Medan: IKA-FH USU, 2007, halaman 6.

<sup>45</sup>Djoko Prakoso, *Tindak Pidana Penerbangan Di Indonesia*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1983, halaman 38.

pertimbangan yang rasional dan bijaksana sesuai dengan keadaan dan perkembangan masyarakat.<sup>46</sup>

Sehubungan dengan masalah tersebut di atas maka Romli Atmasasmita menyatakan sebagai berikut:

“Berbicara tentang konsep *liability* atau “pertanggungjawaban” dilihat dari segi falsafat hukum, seorang filosof besar dalam bidang hukum pada abad ke-20, Roscou Pound, dalam *An Introduction to the Philosophy of Law*, telah mengemukakan pendapatnya “*I ... Use the simple word “liability” for the situation whereby one exact legally and other is legally subjected to the exaction*”.<sup>47</sup>

Bertitik tolak pada rumusan tentang “pertanggungjawaban” atau *liability* tersebut diatas, Pound membahasnya dari sudut pandang filosofis dan sistem hukum secara timbal balik. Secara sistematis, Pound lebih jauh menguraikan perkembangan konsepsi *liability*. Teori pertama, menurut Pound, bahwa *liability* diartikan sebagai suatu kewajiban untuk membayar pembalasan yang akan diterima pelaku dari seseorang yang telah “dirugikan”. Sejalan dengan semakin efektifnya perlindungan undang-undang terhadap kepentingan masyarakat akan suatu kedamaian dan ketertiban, dan adanya keyakinan bahwa “pembalasan” sebagai suatu alat penangkal, maka pembayaran “ganti rugi” bergeser kedudukannya, semula sebagai suatu “hak istimewa” kemudian menjadi suatu “kewajiban”. Ukuran “ganti rugi” tersebut tidak lagi dari nilai suatu pembalasan yang

---

<sup>46</sup>Johny Krisnan, “Sistem Pertanggungjawaban Pidana Dalam Perspektif Pembaharuan Hukum Pidana Nasional”. *Tesis*. Semarang: Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro, 2008, halaman 12.

<sup>47</sup>Romli Atmasasmita, *Asas-asas Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: Yayasan LBH, 1989, halaman 79.

harus “dibeli”, melainkan dari sudut kerugian atau penderitaan yang ditimbulkan oleh perbuatan pelaku yang bersangkutan.<sup>48</sup>

Selanjutnya dikatakan oleh Romli Atmasasmita :

Dengan demikian konsep *liability* diartikan sebagai *reparation* sehingga mengakibatkan perubahan arti konsepsi *liability* dari *composition for vengeance* menjadi *reparation for injury*. Perubahan bentuk wujud ganti rugi dalam sejumlah uang kepada ganti rugi dengan penjatuhan hukuman, secara historis merupakan awal dari *liability* atau “pertanggungjawaban”.<sup>49</sup>

Dalam bahasa Inggris, pertanggungjawaban pidana disebut sebagai *responsibility* atau *criminal liability*. Konsep pertanggungjawaban pidana sesungguhnya tidak hanya menyangkut soal hukum semata-mata melainkan juga menyangkut soal-soal nilai moral atau kesusilaan umum yang dianut oleh suatu masyarakat atau kelompok-kelompok dalam masyarakat, hal ini dilakukan agar pertanggungjawaban pidana itu dicapai dengan memenuhi keadilan.<sup>50</sup>

Pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*) adalah suatu mekanisme untuk menentukan apakah seseorang terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak. Untuk dapat dipidananya si pelaku, disyaratkan bahwa tindak pidana yang dilakukannya itu memenuhi unsur-unsur yang telah ditentukan dalam Undang-undang.

---

<sup>48</sup>*Ibid*, halaman 80.

<sup>49</sup>*Ibid*.

<sup>50</sup>Hanafi Amrani, Mahrus Ali, *Sistem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cet. I, Jakarta: Rajawali Pers, 2015, halaman 16.

Pertanggungjawaban pidana mengandung makna bahwa setiap orang yang melakukan tindak pidana atau melawan hukum, sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang, maka orang tersebut patut mempertanggungjawabkan perbuatan sesuai dengan kesalahannya. Dengan kata lain orang yang melakukan perbuatan pidana akan mempertanggungjawabkan perbuatan tersebut dengan pidana apabila ia mempunyai kesalahan, seseorang mempunyai kesalahan apabila pada waktu melakukan perbuatan dilihat dari segi masyarakat menunjukkan pandangan normatif mengenai kesalahan yang telah dilakukan orang tersebut.<sup>51</sup>

Dengan mengutip pendapat Alf Ross, Roeslan Saleh memberikan jawaban bahwa bertanggung jawab atas sesuatu perbuatan pidana berarti yang bersangkutan secara sah dapat dikenai pidana karena perbuatan itu.<sup>52</sup> Pidana itu dapat dikenakan secara sah berarti untuk tindakan itu telah ada aturannya dalam suatu sistem hukum tertentu, dan sistem hukum itu berlaku atas perbuatan itu. Singkatnya, dapat dikatakan bahwa tindakan (hukuman) itu dibenarkan oleh sistem hukum tersebut. Hal itulah yang mendasari konsepsi *liability* menurut Roeslan Saleh.<sup>53</sup>

Dalam pertanggungjawaban pidana maka beban pertanggungjawaban dibebankan kepada pelaku pelanggaran tindak pidana berkaitan dengan dasar untuk menjatuhkan sanksi pidana. Seseorang akan memiliki sifat pertanggungjawaban pidana apabila suatu hal atau perbuatan yang

---

<sup>51</sup>Moeljatno (2), *Op. Cit.*, halaman 41.

<sup>52</sup>Roeslan Saleh, *Op. Cit.*, halaman 33.

<sup>53</sup>Johny Krisnan, *Op. Cit.*, halaman 16.

dilakukan olehnya bersifat melawan hukum, namun seseorang dapat hilang sifat bertanggungjawabnya apabila didalam dirinya ditemukan suatu unsur yang menyebabkan hilangnya kemampuan bertanggungjawab seseorang.

Menurut Chairul Huda bahwa dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dapat dipidananya pembuat adalah atas dasar kesalahan, hal ini berarti bahwa seseorang akan mempunyai pertanggungjawaban pidana bila ia telah melakukan perbuatan yang salah dan bertentangan dengan hukum. Pada hakikatnya pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk mekanisme yang diciptakan untuk bereaksi atas pelanggaran suatu perbuatan tertentu yang telah disepakati.<sup>54</sup>

Unsur kesalahan merupakan unsur utama dalam pertanggungjawaban pidana. Dalam pengertian perbuatan tindak pidana tidak termasuk hal pertanggungjawaban pidana, perbuatan pidana hanya menunjuk kepada apakah perbuatan tersebut melawan hukum atau dilarang oleh hukum, mengenai apakah seseorang yang melakukan tindak pidana tersebut kemudian dipidana tergantung kepada apakah seseorang yang melakukan perbuatan pidana tersebut memiliki unsur kesalahan atau tidak.

Berdasarkan Pasal 1 ayat (14) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, disebutkan bahwa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.

---

<sup>54</sup>Chairul Huda, *Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggung jawab Pidana Tanpa Kesalahan*, Cetakan ke-2, Jakarta: Kencana, 2006, halaman 68.

Penyelenggaraan jalan sebagai prasarana transportasi dalam kehidupan bangsa, kedudukan dan peranan jaringan jalan pada hakekatnya menyangkut hajat hidup orang banyak serta mengandalikan struktur pengembangan wilayah pada tingkat nasional, terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan, serta peningkatan pertahanan dan keamanan negara, dalam rangka mewujudkan rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945.

Kedudukan dan peranan jalan sangat penting dan menentukan kehidupan rakyat, maka negara berhak menguasai jalan. Penyediaan jalan umum oleh negara pada dasarnya dibangun di atas tanah yang dikuasai oleh negara. Penyelenggaraan jalan sebagai salah satu bagian dalam mewujudkan prasarana transportasi melibatkan masyarakat dan pemerintah. Sehubungan dengan hal tersebut, setiap usaha penyelenggaraan jalan memerlukan kesepakatan atas pengenalan sasaran pokok yang dilandasai oleh jiwa pengabdian dan tanggung jawab terhadap bangsa dan Negara.<sup>55</sup>

Penyelenggaraan jalan oleh pemerintah secara konseptual dan menyeluruh perlu melihat jalan sebagai suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang meningkat dan menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Hal tersebut dikenal dengan sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Setiap sistem jaringan jalan diadakan pengelompokan jalan menurut fungsi, status, dan kelas jalan. Pengelompokan jalan memberikan kewenangan kepada Pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang

---

<sup>55</sup>Benny Chatib, "Pengusahaan Jalan Terpadu dan Berkesinambungan Dalam Rangka Otonomi Daerah". *Makalah* disampaikan dalam Seminar Nasional Desentralisasi Pengelolaan Jalan di Indonesia. ITB, 4 September 2013. Bandung: Institut Teknologi Bandung, 2013, halaman 3.

mempunyai layanan nasional dan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan jalan di wilayahnya sesuai dengan prinsip otonomi daerah.

“Penegasan tentang hak dan kewajiban pemerintah serta masyarakat menunjukkan bahwa wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan dapat melimpahkan dan/atau diserahkan kepada instansi-instansi di daerah atau diserahkan kepada badan usaha atau perorangan. Pelimpahan dan/atau penyerahan wewenang penyelenggaraan jalan tersebut tidak melepaskan tanggung jawab pemerintahan atas penyelenggaraan jalan”.<sup>56</sup>

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang menyangkut hajat hidup orang banyak, mempunyai fungsi sosial yang sangat penting, sehingga wewenang penyelenggaraan jalan wajib dilaksanakan dengan mengutamakan sebesar-besar kepentingan umum. Sejalan dengan pelaksanaan otonomi daerah, maka perlu dicarikan formulasi yang cepat dan tepat tentang bentuk kelembagaan perusahaan jalan yang mandiri dan otonomi tersebut terlepas dari ikatan pengaturan birokrasi. Besaran tantangan kebutuhan jalan dihadapkan kepada keterbatasan luas wilayah yang memungkinkan untuk pembangunan jalan. Salah satu bagian dari infrastruktur yang berperan penting dalam penyelenggaraan pembangunan adalah tersediannya Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang aman dan nyaman.

Secara tegas, konsiderans Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Lalu Lintas

---

<sup>56</sup>Handono Karyadiningrat, *Implementasi Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Dalam Penyelenggaraan Jalan*, Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga. Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia, 2009, halaman 72.

dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Tanggung jawab utama penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas guna mewujudkan lalu lintas jalan yang aman dan nyaman serta terhindar dari kecelakaan lalu lintas jalan merupakan tanggung jawab pemerintah.

Dalam berkehidupan di dalam masyarakat, setiap orang tidak akan lepas dari adanya interaksi antara individu yang satu dengan individu yang lain. Sebagai makhluk sosial, manusia tidak akan dapat hidup apabila tidak berinteraksi dengan manusia yang lain. Dengan seringnya manusia melakukan interaksi satu sama lain, sehingga dapat menimbulkan hubungan antara dua individu atau lebih yang bersifat negatif dan dapat menimbulkan kerugian di salah satu pihak. Hal tersebut pada saat ini sering disebut dengan tindak pidana. Terjadinya suatu tindak pidana terdapat 2 (dua) pihak yang terlibat didalamnya, yaitu pelaku dan korban. Korban merupakan pihak yang dirugikan dalam suatu peristiwa pidana, baik karena adanya unsur kesengajaan maupun unsur kelalaian. Korban ataupun keluarga korban biasanya mengajukan gugatan ke pengadilan apabila merasa dirugikan hak-haknya.

Korban dalam pengertian luas adalah orang yang menderita akibat ketidakadilan. Ada 2 (dua) sifat mendasar (melekat) dari korban, yaitu

*suffering* (penderitaan) dan *in-justice* (ketidakadilan). Timbulnya korban<sup>57</sup> tidak dapat dipandang sebagai akibat perbuatan yang illegal saja, sebab hukum (legal) terkadang juga dapat menimbulkan ketidakadilan seperti korban akibat prosedur hukum yang ada.

Secara yuridis, pengertian korban termaksud dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban, yang dinyatakan bahwa korban adalah seseorang yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh suatu tindak pidana. Melihat rumusan tersebut, yang disebut korban adalah:

- a. Setiap orang;
- b. Mengalami penderitaan fisik, mental, dan / atau,
- c. Kerugian waktu;
- d. Akibat tindak pidana.

Menurut kamus *Crime Dictionary* yang dikutip Bambang Waluyo “victim adalah orang telah mendapatkan penderitaan fisik atau penderitaan mental, kerugian harta benda atau mengakibatkan mati atas perbuatan atau

---

<sup>57</sup>Menurut Mardjono Reksodiputro, ada 4 (empat) macam pengertian korban yaitu: 1. Korban kejahatan konvensional seperti pembunuhan, perkosaan, penganiayaan, pencurian. 2. Korban kejahatan non konvensional seperti terorisme, pembajakan, perdagangan narkoba secara tidak sah, kejahatan terorganisasi dan kejahatan melalui computer. 3. Korban penyalahgunaan secara melawan hukum kekuasaan ekonomi (*illegal abuses of economic power*) seperti pelanggaran terhadap peraturan perburuhan, penipuan konsumen, pelanggaran terhadap peraturan lingkungan, penyelewengan di bidang pemasaran dan perdagangan oleh perusahaan-perusahaan trans-nasional, pelanggaran peraturan devisa, pelanggaran peraturan pajak dan lain sebagainya. 4. Korban penyalahgunaan secara melawan hukum kekuasaan umum (*illegal abuses of public power*) seperti pelanggaran terhadap hak asasi manusia, penyalahgunaan wewenang oleh alat penguasa, termasuk penangkapan serta penahanan yang melanggar hukum dan lain sebagainya umum (*illegal abuses of public power*) seperti pelanggaran terhadap hak asasi manusia, penyalahgunaan wewenang oleh alat penguasa, termasuk penangkapan serta penahanan yang melanggar hukum dan lain sebagainya. Lihat Mardjono Reksodiputro, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana (Kumpulan Karangan, Buku Kedua)*, Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum (d/h Lembaga Kriminologi) Universitas Indonesia, 2007, halaman 85-86.

usaha pelanggaran ringan dilakukan oleh pelaku tindak pidana dan lainnya”.<sup>58</sup>

Korban juga didefinisikan oleh Van Boven yang merujuk pada Deklarasi Prinsip-Prinsip Dasar Keadilan bagi Korban Kejahatan dan Penyalahgunaan Kekuasaan sebagai “orang yang secara individual maupun kelompok telah menderita kerugian, termasuk cedera fisik maupun mental, penderitaan emosional, kerugian ekonomi atau perampasan yang nyata terhadap hak-hak dasarnya, baik karena tindakan (*by act*) maupun karena kelalaian (*by omission*).”<sup>59</sup>

Misalnya saja dalam kasus kejahatan, konsep tentang korban sebenarnya tidak saja dipandang dalam definisi yuridis, sebab masyarakat sebenarnya selain dapat menciptakan penjahat, juga dapat menciptakan korban. Dengan demikian, seorang korban ditempatkan pada posisi sebagai akibat kejahatan yang dilakukan terhadapnya baik dilakukan secara individu, kelompok atau oleh negara.

Pasal 1 angka 2 UU P.S.K. menjelaskan “korban adalah seseorang yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh suatu tindak pidana.

Korban dalam lingkup viktimologi memiliki arti yang luas karena tidak hanya terbatas pada individu yang secara nyata menderita kerugian, tetapi juga kelompok, korporasi, swasta maupun pemerintah, sedangkan

---

<sup>58</sup>Bambang Waluyo, *Viktimologi Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2011, halaman 9.

<sup>59</sup>Nur Ikhsan Hasanuddin, “Tinjauan Hukum Terhadap Pelaksanaan Restitusi Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Gowa”, melalui <http://www.unhas.ac.id>, diakses tanggal 15 Februari 2019.

yang dimaksud dengan akibat penimbunan korban adalah sikap atau tindakan terhadap korban dan/atau pihak pelaku serta mereka yang secara langsung atau tidak terlibat dalam terjadinya suatu kejahatan.<sup>60</sup>

Terminologi korban (*victim*) juga meliputi keluarga langsung korban, orang-orang yang menderita akibat melakukan intervensi untuk membantu korban yang dalam kesulitan atau mencegah viktimisasi. Arif Gosita mengatakan bahwa korban adalah mereka yang menderita jasmani dan rohani sebagai akibat tindakan orang lain yang mencari pemenuhan kepentingan diri sendiri atau orang lain yang bertentangan dengan kepentingan dan hak asasi yang menderita. Mereka di sini dapat berarti individu, atau kelompok baik swasta maupun pemerintah.<sup>61</sup>

Menurut *The Declaration of Basic Principles of Justice for Victims of Crime and Abuse of Power*, sebagaimana dikutip oleh Nuraini, yang dimaksud dengan korban (*victim*) adalah orang-orang yang secara individual atau kolektif, telah mengalami penderitaan, baik penderitaan fisik atau mental, penderitaan emosi, kerugian ekonomis atau pengurangan substansial hak-hak asasi, melalui perbuatan-perbuatan atau pembiaran-pembiaran (*ommissions*) yang melanggar hukum pidana yang berlaku di Negara-negara anggota, yang meliputi juga peraturan hukum yang melarang penyalahgunaan kekuasaan.

---

<sup>60</sup>Dikdik M. Arief Mansur dan Elisatris Gultom, *Urgensi Perlindungan Korban Kejahatan Antara Norma dan Realita*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2008, halaman 34.

<sup>61</sup>Arif Gosita, *Masalah-Masalah Korban Kejahatan (Kumpulan Karangan)*, Jakarta: Akademika Pressindo, 2004, halaman 44-45.

Bila dilihat dari sisi viktimologi, menurut Selli dan Wolfgang sebagaimana dikutip oleh J.E. Sahetapy, ada 5 (lima) tipologi korban, yaitu<sup>62</sup>:

- a. *Primary victimization*, maksudnya adalah korban individual, jadi korbannya adalah orang-perorangan (bukan kelompok).
- b. *Secondary victimization* yaitu kelompok, misalnya badan hukum.
- c. *Tertiary victimization* maksudnya adalah masyarakat luas, negara.
- d. *Mutual victimization* maksudnya adalah si pelaku sendiri.
- e. *No victimization* adalah bukan berarti tidak ada korban, melainkan korban tidak diketahui, misalnya konsumen yang tertipu dalam menggunakan suatu hasil produksi.

## G. Metode Penelitian

### 1. Spesifikasi penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian normatif. Penelitian hukum normatif yang juga disebut sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, karena lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada diperpustakaan.<sup>63</sup> Penelitian hukum normatif juga mengacu kepada aturan-aturan hukum, norma-norma hukum yang terdapat baik didalam ketentuan peraturan perundang-undangan maupun didalam putusan pengadilan.

Sifat dari penelitian ini adalah deskriptif analisis artinya dalam penelitian ini penulis hanya ingin menggambarkan kebijakan-kebijakan yang dilakukan pihak yang membuat kebijakan dalam hal ini pemerintah

---

<sup>62</sup>J.E Sahetapy, *Bunga Rampai Viktimisasi*, Bandung: PT Eresco, 1995, halaman 207.

<sup>63</sup>Ediwarman, *Monograf Metodologi Penelitian Hukum (Panduan Penelitian Tesis dan Disertasi)*, Medan: Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2014, halaman 94.

sebagai penyelenggara dan pertanggungjawaban pidana akibat jalan rusak. Ronald Dworkin menyatakan bahwa penelitian ini seperti juga disebut sebagai penelitian doktrinal (*doctrinal research*), yaitu suatu penelitian yang menganalisis hukum baik yang tertulis didalam buku (*law as it written in the book*), maupun hukum yang diputuskan oleh hakim melalui proses pengadilan (*law as it decided by the judge through judicial process*).<sup>64</sup>

## 2. Metode pendekatan

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan 3 (tiga) pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu pendekatan penelitian terhadap produk-produk hukum, dimana penelitian ini mengkaji dan meneliti mengenai produk-produk hukum, yaitu:

- a. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
- c. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
- d. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

---

<sup>64</sup>Bismar Nasution, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Perbandingan Hukum*, Medan: Universitas Sumatera Utara, 2003, halaman 4.

- e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yaitu pendekatan yang digunakan terhadap konsep-konsep hukum. Antara lain lembaga hukum, fungsi hukum dan sumber hukum.<sup>65</sup> Pendekatan kasus (*case approach*) untuk mengetahui penerapan norma atau kaidah hukum yang dilakukan dalam praktik hukum.

### 3. Sumber data

Sumber data hukum dalam penelitian normatif adalah data kepustakaan. Didalam kepustakaan hukum, maka sumber datanya disebut bahan hukum. Bahan hukum adalah segala sesuatu yang dapat dipakai atau diperlukan untuk tujuan menganalisis hukum yang berlaku. Bahan hukum yang dikaji dan dianalisis dalam penelitian hukum normatif terdiri.<sup>66</sup>

- a. Bahan hukum primer, yakni bahan hukum yang terdiri dari peraturan perundang-undangan yang diurut berdasarkan hirarki,<sup>67</sup> dimana didalam penelitian ini diantaranya: Undang-Undang dasar Republik Indonesia Tahun 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-Undang Republik Indonesia

---

<sup>65</sup>Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia, 2005, halaman 248.

<sup>66</sup>Salim HS, Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Cet. IV, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2016, halaman 17-18.

<sup>67</sup>Bahan hukum yang terdiri dari peraturan perundang-undangan yang diurut berdasarkan hirarki: Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang (UU)/Peraturan Pengganti Undang-Undang (Perpu), Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden (Perpres), dan Peraturan Daerah (Perda). Lihat Jonaedi Efendi dan Johny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Cet. II, Depok: Prenada Media Group, 2018, halaman 172-173.

Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

- b. Bahan hukum sekunder merupakan bahan-bahan penelitian yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer serta bahan hukum sekunder juga merupakan bahan-bahan penelitian yang berasal dari literatur atau hasil penulisan para sarjana yang berupa buku-buku, jurnal dan juga bahan-bahan yang ada dimedia cetak maupun media elektronik yang berkaitan dengan pokok pembahasan.
- c. Bahan hukum tersier memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum, dan ensiklopedia.<sup>68</sup>

#### **4. Teknik pengumpulan data**

Prosedur pengambilan dan pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan (*library research*). Studi kepustakaan (*library research*) adalah serangkaian usaha untuk memperoleh data dengan jalan membaca, menelaah, mengklarifikasi, mengidentifikasi, dan dilakukan pemahaman terhadap bahan-bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan serta buku-buku literatur yang ada relevansinya

---

<sup>68</sup>*Ibid.*

dengan permasalahan penelitian, dan selain mengumpulkan data dengan cara studi kepustakaan.

## **5. Analisis data**

Penelitian ini menggunakan analisis data secara kualitatif, melalui analisis berbagai peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan objek penelitian. Dari pembahasan tersebut, akan menarik kesimpulan secara deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari yang bersifat umum kepada penarikan kesimpulan yang bersifat khusus.

## **BAB II**

### **UPAYA YANG DAPAT DILAKUKAN OLEH KORBAN/ PENGGUNA JALAN MEMINTA PERTANGGUNG JAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN ATAS TERJADINYA KECELAKAAN JALAN AKIBAT JALAN RUSAK**

#### **A. Kewenangan dan Kewajiban Penyelenggara Jalan**

Dalam Visi dan Misi Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Bina Marga sebagai penyelenggara jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas pokok Departemen Pekerjaan Umum dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan dan standarisasi teknis bidang jalan,<sup>69</sup> hal ini menunjukkan bahwa Direktorat Jenderal Bina Marga adalah lembaga yang bertanggungjawab atas penyelenggaraan jalan, hal ini di pertegas lagi dengan kewenangan Direktorat Jenderal Bina Marga yang dalam struktur program kerjanya terdapat kewenangan dalam melakukan penyelenggaraan jalan.

Jalan merupakan kekayaan atau aset yang sangat besar yang secara tradisional dikelola dan dibiayai oleh pemerintah sebagai layaknya prasarana pelayanan publik lainnya, dengan pelaksanaan pemeliharaan yang relatif kurang memadai. Pelaksanaan pemeliharaan jalan tersebut sebagai salah satu akibat dari rendahnya alokasi dana untuk pemeliharaan akan menyebabkan kerugian baik pemerintah maupun masyarakat. Hal ini akan terjadi penurunan kualitas kondisi jalan yang berdampak pada penurunan nilai kekayaan atau aset jalan.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup>Pedoman Umum Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan Nomor: 08/BM/05 yang merupakan bagian dari Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan

<sup>70</sup>Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Jalan.

Sebagai salah satu sarana transportasi dalam kehidupan berbangsa peranan jaringan jalan pada hakekatnya menyangkut hajat hidup orang banyak. Dengan kedudukan dan peran jalan tersebut hak penguasaan jalan ada pada negara. Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan peran pemerintahan negara memiliki kewajiban dalam penyelenggaraan jalan secara umum.

Adapun masyarakat merupakan salah satu subjek pembangunan yang harus dilibatkan dan diberdayakan dalam melakukan penyelenggaraan jalan. Karena Selain itu masyarakat di samping memiliki hak masyarakat juga mempunyai kewajiban dalam penyelenggaraan jalan. Keterbatasan dana pemerintah khususnya untuk pemeliharaan jalan memerlukan keterlibatan peran masyarakat. Penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.<sup>71</sup> Sedangkan yang di maksud dengan Penyelenggaraan Jalan pasal 14 adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya. Dapat di tarik kesimpulan bahwa penyelenggara jalan adalah Direktorat Jenderal Bina Marga sebagai penyelenggara jalan mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas pokok Departemen Pekerjaan Umum dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan dan standarisasi teknis bidang jalan<sup>72</sup> yang di tunjuk oleh pemerintah guna melakukan pembangunan, pengawasan dan pengaturan di bidang jalan. Pada sisi lain pemerintah daerah

---

<sup>71</sup>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 11 /PRT/M/2010 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Layak Fungsi Jalan pasal 1 angka 6.

<sup>72</sup>Pedoman Konstruksi dan Bangunan No. 008/BM/2009 Pedoman Umum Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan.

adalah gubernur, wali kota dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara jalan.

Penyelenggara jalan dalam melakukan penyelenggaraan jalan mempunyai peran yang sangat penting dalam menentukan kebijakan, selain di berikan hak penyelenggara jalan juga di bebani kewajiban dalam melakukan penyelenggaraan jalan sehingga akan terjadi *cek and balance*. Adapun kewajiban pemerintah sebagai penyelenggara jalan tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 238 (1) pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan. (2) pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas.

Bahwa kewajiban Pemerintah sebagai penyelenggara utama pelayanan publik untuk melayani kebutuhan publik yang lebih baik sesuai dengan prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan demokratis merupakan amanat konstitusional Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Berbicara antara hak dan kewajiban penyelenggara dalam hal ini kewajiban penyelenggara jalan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 23 ayat (1) penyelenggara jalan dalam melakukan preservasi jalan dan/atau peningkatan kapasitas jalan wajib menjaga keamanan, keselamatan, ketetapan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, jo pasal 24 (1) penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Jika dalam hal kewajiban penyelenggara jalan tidak

dilaksanakan maka penyelenggara dapat di jatuhkan sanksi pidana sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 273 ayat (1).

Adapun kewajiban penyelenggara jalan adalah sebagai berikut:

1. Memberikan fasilitas dan pelayanan kepada masyarakat

Penyelenggara jalan memberikan fasilitas dan pelayanan kepada masyarakat tentang hal yang berhubungan dengan penyelenggaraan jalan. Fasilitas dan pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara jalan tersebut dapat dimanfaatkan penuh oleh masyarakat untuk memberikan peran dalam penyelenggaraan jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Penyelenggara jalan wajib menyediakan fasilitas untuk masyarakat yang meliputi:

- a. Penyediaan fungsi pelayanan masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
- b. Penyediaan media komunikasi baik cetak maupun elektronik;
- c. Penetapan standar operasi dan prosedur mekanisme pelaksanaan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;
- d. Pelaksanaan sosialisasi penyelenggaraan jalan.

Kemudian penyelenggara jalan wajib menyediakan pelayanan untuk masyarakat yang meliputi:

- a. Penyediaan sistem informasi;
- b. Penyampaian data dan informasi;
- c. Penerimaan usulan, saran dan kritik;
- d. Pelayanan kajian;
- e. Pelayanan pengujian;
- f. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan;
- g. Pemberian izin/rekomendasi/dispensasi pemanfaatan dan/atau penggunaan bagian-bagian jalan; dan
- h. Penyediaan bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat dalam hal keterlibatan langsung masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.

Penyediaan fungsi pelayanan masyarakat dalam penyelenggaraan jalan diinformasikan kepada masyarakat agar mudah diketahui keberadaannya.<sup>73</sup>

## 2. Menyediakan perlengkapan jalan

Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan yang berupa:

- a. Rambu lalu lintas;
- b. Marka jalan;
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas;
- d. Alat penerangan jalan;
- e. Alat pengendali dan pengamanan jalan;
- f. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat; dan
- g. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

Penyediaan perlengkapan jalan tersebut diselenggarakan oleh:

- a. Pemerintah untuk jalan nasional;
- b. Pemerintah provinsi untuk jalan provinsi;
- c. Pemerintah kabupaten/kota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; atau
- d. Badan usaha jalan tol untuk jalan tol.<sup>74</sup>

## 3. Melakukan pengawasan

Wewenang pengawasan jalan secara umum meliputi pengawasan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa ada pada Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum.

Wewenang pengawasan jalan secara umum untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa dapat dilakukan oleh Gubernur berdasarkan penetapan Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum.

Pengawasan jalan nasional merupakan kewenangan Menteri yang

---

<sup>73</sup>Pasal 6 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tanggal 16 Januari 2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Jalan.

<sup>74</sup> Pasal 25 dan 26 UU LLAJ.

menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pekerjaan umum. Pengawasan jalan provinsi merupakan kewenangan gubernur. Pengawasan jalan kabupaten dan jalan desa merupakan kewenangan Bupati, dan pengawasan jalan kota merupakan kewenangan Walikota.<sup>75</sup>

Berdasarkan kewajiban dan kewenangan penyelenggara jalan tersebut, maka menjadi hal yang sangat wajar beberapa kasus gugatan diakibatkan jalan yang rusak, banyak pihak-pihak yang digugat, misalnya Menteri Pekerjaan Umum, Gubernur, Bupati/Walikota bahkan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah juga digugat. Hal ini karena memang pihak-pihak tersebut merupakan pihak yang paling bertanggungjawab terhadap kondisi jalan yang rusak.

Menurut Bapak Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan pada Balai Besar Jalan Nasional II Medan, Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Pasal 1 angka (14) Penyelenggara Jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.<sup>76</sup>

Dalam perundang-undangan memang sudah diatur bahkan di jelaskan bagaimana pertanggungjawaban pemerintah ketika terjadi hal tersebut, pada kenyataannya pemerintah malah saling lempar bahkan tidak mengakui kalau penyelenggaraan jalan adalah tanggungjawab pemerintah. Kewajiban penyelenggara pelayanan publik diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun

---

<sup>75</sup>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 04/PRT/M2012 tanggal 25 Januari 2012 tentang Tata Cara Pengawasan Jalan.

<sup>76</sup>Wawancara dengan Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, pada tanggal 11 Maret 2019.

2009 Tentang Pelayanan Publik Pasal 8 Penyelenggara pelayanan publik mempunyai kewajiban:

- a. pelayanan publik untuk merumuskan standar pelayanan dan melakukan pengawasan atas kinerja pelayanan publik.
- b. menyelenggarakan pelayanan publik yang berkualitas sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan.
- c. mengelola pengaduan dari penerima layanan sesuai mekanisme yang berlaku.
- d. menyampaikan pertanggungjawaban secara periodik atas penyelenggaraan pelayanan publik yang tata caranya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Gubernur.
- e. memberikan kompensasi kepada penerima layanan apabila tidak mendapatkan pelayanan sesuai standar pelayanan publik yang telah ditetapkan
- f. mematuhi ketentuan yang berlaku dalam penyelesaian sengketa pelayanan publik.
- g. mematuhi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan tugas dan kewenangannya dalam penyelenggaraan pelayanan publik.

Hal ini menunjukkan bahwa kewajiban pemerintah sebagai penyelenggara jalan harus dilaksanakan melihat masyarakat sudah menjalankan kewajibannya sebagai masyarakat yaitu membayar pajak dan lain-lain, maka hak-hak yang masyarakat untuk memperoleh pelayanan dari pemerintah/ pelayanan publik harus di berikan agar terjadi keharmonisan antara pemerintah dan masyarakat. Sudah jelas pemerintah sebagai penyelenggara jalan dapat di mintai pertanggungjawaban sesuai ketentuan pasal diatas.

Dalam peraturan perundang-undangan sudah di atur secara jelas tentang kewenangan pemerintah dalam menyelenggarakan jalan, seperti Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Pasal 13 (1) penguasaan jalan ada pada Negara di lanjutkan ayat (2) penguasaan oleh Negara di maksud pada ayat (1) memberi wewenang kepada pemerintah dan pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan. Kewenangan penyelenggaraan jalan dalam

hal ini terbagi atas tiap pemerintahan mulai dari kewenangan pemerintah pusat, provinsi, kabupaten dan kota, semuanya mempunyai kewenangan tersendiri.

Menurut Bapak Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, Penyelenggara Jalan merupakan Penguasaan oleh Negara memberi wewenang kepada Pemerintah dan Pemerintah Daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan berdasarkan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Pasal 13 ayat (1) dan ayat (2).<sup>77</sup>

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, kewenangan pemerintah dalam menyelenggarakan jalan nasional, tercantum dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Pasal 14 (1) wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan secara nasional, (2) wewenang penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan secara nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Jalan nasional yang dimaksud jalan strategis nasional adalah jalan yang melayani kepentingan nasional atas dasar kriteria strategis yaitu mempunyai peranan untuk membina kesatuan dan keutuhan nasional, melayani daerah-daerah rawan bagian dari jalan lintas regional atau lintas internasional melayani kepentingan perbatasan antar Negara serta dalam rangka pertahanan dan keamanan, lihat penjelasan pasal 9 (2) Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

---

<sup>77</sup> Wawancara dengan Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, pada tanggal 11 Maret 2019.

Adapun kewenangan pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan di jelaskan pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pasal 15 (1) wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, (2) wewenang penyelenggaraan jalan provinsi sebagaimana di maksud pada ayat (1) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi, di lanjutkan pada ayat (3) dalam hal pemerintah provinsi belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya sebagaimana di maksud pada ayat (1) pemerintah provinsi dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah. Jalan strategis provinsi adalah jalan yang di prioritaskan untuk melayani kepentingan provinsi berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan dan keamanan provinsi.

Demikian juga dengan kewenangan penyelenggara jalan pemerintah kabupaten/kota, pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan juga di jelaskan kewenangan pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan, dalam pasal 16 (1) wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan desa, (2) wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota, (3) wewenang penyelenggaraan jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan, di teruskan pada ayat (4) dalam hal pemerintah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan sebagian wewenangnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) pemerintah kabupaten/kota dapat menyerahkan

wewenang tersebut kepada pemerintah provinsi. Jalan strategis kabupaten adalah jalan yang di prioritaskan untuk melayani kepentingan kabupaten berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan dan keamanan kabupaten, sedangkan Jalan kota adalah jalan yang berada di dalam daerah kota yang bersifat otonom sebagaimana dimaksud dalam undang-undang tentang pemerintahan daerah. lihat penjelasan Pasal 9 (4) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Sudah jelas pada pasal-pasal diatas bahwa penguasaan jalan ada pada Negara, secara yuridis Negara bertanggung jawab dalam penyelenggaraan jalan, akan tetapi dalam hal ini Negara membagi kewenangan tersebut menjadi beberapa kewenangan dalam penyelenggaraan jalan, atau yang sering kali di kenal dengan otonomi daerah, seperti pemerintah provinsi di mana pemerintah provinsi bertanggung jawab atas penyelenggaraan jalan yang di lakukan oleh pemerintah provinsi dan wewenang tersebut meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan, dalam hal penyelenggaraan jalan pemerintah provinsi tidak bisa melaksanakan sebagian kewenangnya maka pemerintah provinsi dapat menyerahkan kewenangan tersebut kepada pemerintah pusat. Begitu pula dengan kewenangan pemerintah kabupaten/kota, kewenangan pemerintah kabupaten dan kota dalam penyelenggaraan jalan di sini berbeda, untuk pemerintah kabupaten penyelenggaraan jalan meliputi jalan kabupaten dan desa, sedangkan kewenangan pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi jalan kota, apabila dalam hal penyelenggaraan jalan kabupaten/kota pemerintah kabupaten tidak bisa

melaksanakan sebagian wewenangnya maka pemerintah kabupaten dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah provinsi.

Adapun tujuan pengelompokan jalan dalam penjelasan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan Pasal 9 (1) ketentuan mengenai pengelompokan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan pemerintah dan pemerintah daerah. Sehingga apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang di sebabkan jalan rusak pertanggungjawabannya jelas dan tidak saling melempar atau saling menyalahkan.

## **B. Hak-hak Korban Tindak Pidana**

Sebagai Negara hukum (*rechtstaat*) Indonesia harus berdasarkan hukum untuk melindungi setiap warga negaranya. Untuk mendukung agar terciptanya ketertiban dan kepastian hukum dalam masyarakat, maka diperlukan adanya fungsi hukum dan aparat hukum yang dapat mewujudkan penegakan hukum itu. Pada umumnya secara garis besar, fungsi hukum dan aparat penegak hukum bertujuan antara lain<sup>78</sup>:

1. Agar terbinanya suatu hubungan yang serasi antara negara atau pemerintah dengan warga negara dan antara warga negara dengan warga negara (individu atau kelompok masyarakat).
2. Hukum yang ditegakkan oleh instansi atau aparat penegak hukum yang disertai tugas untuk hal tersebut, harus dapat menjamin “kepastian hukum” demi tegaknya ketertiban dan keadilan dalam kehidupan masyarakat. Suatu ketidakpastian hukum, akan menimbulkan suatu kekacauan dalam masyarakat, dan hal tersebut akan menimbulkan dampak untuk berbuat sesuka hati serta bertindak main hakim sendiri.

---

<sup>78</sup>M. Yahya Harahap, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP (Penyidikan dan Penuntutan)*, Jakarta: Sinar Grafika, 2000, halaman 75-76.

Dalam keadaan seperti itu, akan menjadikan kehidupan yang berada dalam suasana “*social disorganization*” atau kekacauan sosial.

3. Oleh karena itu, maka untuk membina peningkatan suasana kehidupan masyarakat yang aman dan tertib, atau dalam menciptakan stabilitas keamanan dan ketertiban kehidupan masyarakat diperlukan penegakan hukum dan undang-undang dengan tepat dan tegas.

Dilihat dari praktiknya, kedudukan korban dalam Sistem Peradilan Pidana (selanjutnya disebut dengan singkatan SPP) saat ini belum ditempatkan secara adil bahkan cenderung terlupakan. Kondisi ini berimplikasi pada dua hal yang sifatnya sangat fundamental; yaitu tiadanya perlindungan hukum bagi korban dan tiadanya putusan hakim yang memenuhi rasa keadilan bagi korban.

Tidak adanya perlindungan hukum sebagai implikasi atas belum ditematkannya secara adil dalam SPP, dapat ditelaah melalui perangkat peraturan perundang-undangan dibidang hukum pidana, yang meliputi hukum materil, hukum formil serta hukum pelaksanaan (pidana).

Tipologi korban sebagaimana dikemukakan di atas, memiliki kemiripan dengan tipologi korban yang diidentifikasi menurut keadaan dan status korban, yaitu sebagai berikut<sup>79</sup>:

- a. *Unrelated victims*, yaitu korban yang tidak ada hubungannya sama sekali dengan pelaku, misalnya pada kasus kecelakaan pesawat. Dalam kasus ini tanggung jawab sepenuhnya terletak pada pelaku.
- b. *Provocative victims*, yaitu seseorang yang secara aktif mendorong dirinya menjadi korban, misalnya pada kasus selingkuh, di mana korban juga sebagai pelaku.
- c. *Participating victims*, yaitu seseorang yang tidak berbuat akan tetapi dengan sikapnya justru mendorong dirinya menjadi korban.
- d. *Biologically weak victims*, yaitu mereka yang secara fisik memiliki kelemahan yang menyebabkan ia menjadi korban.
- e. *Socially weak victims*, yaitu mereka yang memiliki kedudukan sosial yang lemah yang menyebabkan ia menjadi korban.

---

<sup>79</sup>Dikdik M. Arief Mansur dan Elisatris Gultom, *Op. Cit.*, halaman 50.

- f. *Self victimizing victims*, yaitu mereka yang menjadi korban karena kejahatan yang dilakukannya sendiri, misalnya korban obat bius, judi, aborsi, dan prostitusi.

Menurut Seloin dan Wolfgang dalam bukunya Dikdik M. Arief Mansur dan Elisatra Gultom, pengelompokan korban adalah sebagai berikut:

- a. *Primary victimization*, yaitu korban berupa individu atau perorangan (bukan kelompok).
- b. *Tertiary victimization*, yaitu korban masyarakat luas.
- c. *No victimization*, yaitu korban yang tidak diketahui misalnya konsumen yang tertipu dalam menggunakan suatu produksi.<sup>80</sup>

Kongres Ketujuh Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) telah mengelompokkan macam-macam korban sebagai berikut:

- a. Korban kejahatan konvensional adalah korban yang diakibatkan oleh tindak pidana biasa atau kejahatan biasa misalnya, pembunuhan, perkosaan, penganiayaan dan lain-lain.
- b. Korban non-konvensional adalah korban kejahatan yang diakibatkan oleh tindak pidana berat seperti terorisme, pembajakan, perdagangan narkoba secara tidak sah, kejahatan terorganisir dan kejahatan komputer.
- c. Korban kejahatan akibat penyalahgunaan kekuasaan (*illegal abuses of power*) terhadap hak asasi manusia alat penguasa termasuk penangkapan serta penahanan yang melanggar hukum dan lain sebagainya.

Masalah hubungan antara pelaku kejahatan dengan korban sebenarnya bukanlah masalah baru, hanya saja selama berabad-abad merupakan salah satu

---

<sup>80</sup>*Ibid*, halaman 50-51

subjek yang paling diabaikan dalam studi mengenai kejahatan dan dalam pelaksanaan keadilan dalam hukum pidana. Si korban tidaklah hanya sebab dan dasar proses terjadinya kriminalitas, tetapi memainkan peranan penting dalam usaha mencari kebenaran dan dalam usaha mengerti masalah kejahatan. Pembahasan mengenai korban ini seyogyanya harus menjurus kearah penemuan berbagai pengertian, juga harus mengarah kepada pencarian dan pengumpulan bahan untuk dijadikan dasar pertimbangan menyusun undang-undang mengenai kedudukan korban serta hal lain yang bersangkutan dalam tindak pidana.

Untuk itu dalam rangka memahami kedudukan korban dalam tindak pidana perlu juga untuk memerhatikan beberapa akibat kejahatan dari sisi korban. Hal yang menjadi masalah adalah ketika si korban tidak bersikap dan bertindak secara wajar yaitu bertindak agresif negatif, tidak melaporkan apa yang pernah dialaminya, membiarkan terjadinya korban lebih lanjut, menerima cap sebagai korban dan memenuhi peranan si korban yang negatif, serta mengalami frustrasi lalu berkumpul masuk suatu perkumpulan korban-korban dan melakukan kegiatan pembalasan dan mencari imbalan, kecuali si korban mendapat trauma dari si pembuat korban.

Menurut Barda Nawawi Arief perlindungan korban dapat dilihat dari dua makna<sup>81</sup>:

- a. Dapat diartikan sebagai “perlindungan hukum untuk tidak menjadi korban tindak pidana” (berarti perlindungan HAM atau kepentingan hukum seseorang).
- b. Dapat diartikan sebagai “perlindungan untuk memperoleh jaminan/santunan hukum atas penderitaan/kerugian orang yang telah menjadi korban tindak pidana” (jadi identik dengan “penyantunan

---

<sup>81</sup>Barda Nawawi Arief (1), halaman 62.

korban<sup>82</sup>). Bentuk santunan itu dapat berupa pemulihan nama baik (rehabilitasi), pemulihan keseimbangan batin (antara lain, dengan permintaan maaf), pemberian ganti rugi (restitusi, kompensasi, jaminan/santunan kesejahteraan sosial), dan sebagainya.

Walaupun perlindungan terhadap saksi dan korban dalam proses penegakan hukum di Indonesia telah diusahakan secara maksimal, bukan berarti perlindungan terhadap korban (*victim*) dalam tindak pidana tersebut dapat mengabaikan hak-hak dari tersangka, terdakwa ataupun terpidana. Dengan demikian perlindungan terhadap korban (*victim*) dalam tindak pidana harus seimbang dengan hak-hak yang diberikan kepada tersangka, terdakwa ataupun terpidana.

Ada beberapa hak dan kewajiban yang harus diterima dan dipenuhi oleh korban (*victim*) dalam suatu tindak pidana. Hak-hak yang diterima oleh korban (*victim*) dalam suatu tindak pidana antara lain<sup>82</sup>:

- a. Korban berhak mendapatkan kompensasi atas penderitaannya, sesuai dengan kemampuan yang memberikan kompensasi yang dalam hal ini adalah si pembuat korban dan taraf keterlibatan atau partisipasi ataupun peranan si korban dalam terjadinya tindak kejahatan, delikueni dan penyimpangan tersebut.
- b. Berhak menolak kompensasi untuk kepentingan perbuatan korban atau tidak mau menerima kompensasi karena tidak memerlukannya.
- c. Berhak mendapatkan kompensasi, dalam hal ini untuk ahli warisnya bila si korban meninggal dunia karena tindakan tersebut.
- d. Berhak mendapat pembinaan dan rehabilitasi.
- e. Berhak mendapat hak miliknya.
- f. Berhak menolak untuk menjadi saksi jika hal tersebut akan membahayakan dirinya dan keluarganya.
- g. Berhak mendapat perlindungan dari ancaman pembuat korban, jika melapor dan menjadi saksi.
- h. Berhak mendapat bantuan penasehat hukum.
- i. Berhak mempergunakan upaya hukum (*rechtsmiddelen*).

---

<sup>82</sup>Adi Mansar dan Ikhwaluddin Simatupang, *Hukum Acara Pidana Indonesia Dalam Perspektif Advokat dan Bantuan Hukum*, Medan: CV Jabal Rahmat, 2007, halaman 121.

Kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi korban (*victim*) dalam tindak pidana antara lain<sup>83</sup>:

- a. Tidak dengan cara sendiri si korban melakukan pembalasan (main hakim sendiri) terhadap si tersangka, terdakwa ataupun terpidana.
- b. Korban diharapkan dapat berpartisipasi dengan masyarakat untuk mencegah terjadinya perbuatan tindak pidana tersebut atau timbulnya korban lain.
- c. Mencegah kehancuran si pembuat korban baik oleh dirinya sendiri maupun oleh orang lain.
- d. Bersedia untuk dibina ataupun membina diri sendiri untuk tidak menjadi korban lagi.
- e. Tidak menuntut kompensasi yang tidak sesuai dengan kemampuan si pembuat korban.
- f. Memberikan kesempatan pada si pembuat korban untuk memberikan kompensasi pada pihak korban sesuai dengan kemampuannya (mencicil bertahap/imbalan jasa).
- g. Menjadi saksi jika tidak membahayakan diri sendiri dan keluarga serta ada jaminannya.

Apabila dilihat dari hak-hak korban tersebut, maka menjadi sebuah keniscayaan bahwa korban yang diakibatkan oleh jalan yang rusak berhak untuk mendapatkan kompensasi yang layak dari pihak penyelenggara jalan meskipun harus melalui mekanisme pengadilan yang berliku dan panjang.

### **C. Upaya yang Dapat Dilakukan oleh Korban/Pengguna Jalan Meminta Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan atas Terjadinya Kecelakaan Akibat Jalan Rusak**

Menurut Soerjono Soekanto bahwa faktor-faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas diantaranya adalah faktor manusia, faktor

---

<sup>83</sup>*Ibid*, halaman 121-122.

kendaraan, dan faktor jalan.<sup>84</sup> Oleh karenanya setiap pengguna jalan raya harus memperoleh jaminan perlindungan dari pemerintah.

Berdasarkan Pasal 28D (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang merupakan sumber hukum bagi setiap undang-undang yang ada menerangkan bahwa negara memberikan jaminan kepada setiap warganya “Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum”.

Pasal 28I ayat (5) Undang-Undang Dasar 1945 berbunyi: “untuk menegakkan dan melindungi hak asasi manusia sesuai dengan prinsip negara hukum yang demokratis, maka pelaksanaan hak asasi manusia dijamin, diatur, dan dituangkan dalam peraturan perundang-undangan”. Undang-undang yang khusus mengatur mengenai lalu lintas adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dikeluarkannya undang-undang ini bertujuan agar lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integritas nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia dan juga merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas.

Pembangunan serta pemeliharaan jalan merupakan kewajiban dan kewenangan pemerintah selaku penguasa, apabila pembangunan dan perawatan jalan yang dilakukan oleh pemerintah rusak dan tidak segera diperbaiki hingga

---

<sup>84</sup>Soerjono Soekanto, *Inventarisasi Dan Analisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan, Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara, dan Jakarta: Cv. Rajawali, 2004, halaman 21.

menimbulkan kerugian materil hingga korban manusia, apakah negara dalam hal ini tidak bisa dimintai pertanggung jawaban atas kelalainya untuk melakukan kewajiban merawat jalan, terlebih lagi jika yang menjadi korban adalah individu yang taat hukum dan pajak. masyarakat sudah memenuhi kewajibanya melengkapi kelengkapan berkendara sesuai dengan peraturan berlalulintas dan juga masyarakat memenuhi kewajibanya membayar pajak terhadap negara, maka dari itu negara harus memberikan pelayanan yang baik bagi individu yang taat hukum dan pajak seperti melakukan perawatan jalan.

Kerusakan jalan dengan kilometer mencapai ratusan kilo sangat berpotensi bahkan telah menimbulkan korban jiwa yang sangat banyak. Jalan yang bergelombang dan berlobang tentu saja akan sangat membahayakan pengguna jalan. Apalagi jika ada genangan air dijalan yang menutup lobang yang sangat sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Selama ini pemerintah pusat maupun daerah yang merupakan penyelenggara jalan sepertinya tidak bertanggungjawab terhadap korban tersebut baik luka maupun meninggal dunia.

Kerusakan jalan yang ada kurang mendapat perhatian yang serius dari pemerintah. Hal tersebut terbukti dengan dibiarkannya kerusakan ini selama berbulan-bulan sampai bertahun-tahun lamanya. Kerusakan jalan ini seperti kerusakan jalan pada umumnya, yaitu jalan yang retak-retak hingga jalan berlobang. Kerusakan jalan seperti ini bisa mengancam keselamatan para pengendara sepeda motor, mulai dari kecelakaan ringan hingga merenggut nyawa para pengguna jalan. Kecelakaan lalu lintas, baik karena faktor kendaraan maupun faktor kondisi jalan sering kali menimbulkan korban. Oleh karena itu mereka yang

menjadi korban, terutama korban kecelakaan karena faktor kondisi jalan harus mendapatkan perlindungan hukum.

**Tabel : 1. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Utara Tahun 2016**

Polisi Resort	Jumlah Kecelakaan	Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materi
	kasus	orang	orang	orang	(juta Rp)
Nias	107	42	59	140	163,15
Mandailing Natal	93	63	23	133	225,4
Tapanuli Selatan	188	117	114	164	731,4
Tapanuli Tengah	107	32	42	144	160,2
Tapanuli Utara	134	38	105	152	766,8
Toba Samosir	92	27	64	95	388,3
Labuhanbatu	272	172	175	255	1 069,50
Asahan	453	139	163	548	1 021,05
Simalungun	252	115	55	290	1 397,50
Dairi	105	28	70	114	203,7
Karo	192	62	129	198	1 330,00
Deli Serdang	485	132	7	698	345,62
Langkat	358	68	221	402	1 252,10
Nias Selatan	26	12	14	31	23
Humbahas	32	16	19	20	54,2
Pakpak Bharat	11	1	13	12	123
Samosir	38	14	12	40	55,8
Serdang Bedagai	297	81	48	490	897
Batu Bara	329	107	191	415	362,14
Sibolga	32	9	7	29	73,1
Tanjungbalai	43	13	6	61	26,05
Pematangsiantar	264	32	94	346	819,85
Tebing Tinggi	285	57	54	458	464,8
Binjai	186	75	34	242	178,25
Medan	1 574	213	832	1 043	1 580,12
Padangsidempuan	58	14	38	42	416,05
Pel Belawan	263	86	4	240	371,11

<b>Sumatera Utara 2016</b>	<b>6 276</b>	<b>1 765</b>	<b>2 593</b>	<b>6 802</b>	<b>14 499,18</b>
2015	6 396	1 821	2 760	6 602	14 805,72
2014	6 112	1 906	2 561	6 530	16 556,10

Sumber : Polda Sumatera Utara Direktorat Lalu Lintas

Menurut Bapak. Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, yang dikatakan kerusakan jalan merupakan terjadinya perubahan bentuk perkerasan jalan adalah termasuk kerusakan jalan.<sup>85</sup>

Kecelakaan Lalu Lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 butir 24 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. Dalam kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi seringkali korban tidak mendapatkan perlindungan hukum sebagaimana yang seharusnya didapatkan oleh korban kecelakaan lalu lintas.

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang sangat pesat di kota-kota besar di Indonesia, tetapi kurang diimbangi dengan pengelolaan jalan secara tertib dan teratur yaitu penyediaan sarana dan prasarana yang lengkap dan tepat, maka telah berdampak kepada kurang keamanan dan kenyamanan, serta kurang mampu mengakomodasi kepentingan pengguna jalan.

Pada sisi lain peraturan perundang-undangan telah menegaskan bahwa Pemerintah Daerah memiliki wewenang dan tanggung jawab dalam penyediaan sarana dan prasarana yang dapat mengakomodasi kepentingan pengguna jalan.

---

<sup>85</sup> Wawancara dengan Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, pada tanggal 11 Maret 2019.

Tujuannya adalah untuk menjamin agar pengguna jalan terhindar dari kecelakaan lalu lintas jalan dan kerugian yang lebih besar sebagai akibat dari sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang kurang memadai.

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 24 menegaskan bahwa penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak agar tidak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas jalan. Apabila belum diperbaiki, maka jalan yang rusak harus diberi tanda atau rambu. Penyelenggara jalan tersebut menurut pasal 26 ayat (1) huruf c yaitu Pemerintah Kabupaten/Kota untuk jalan Kabupaten/Kota. Pasal 240 huruf b menyatakan bahwa korban kecelakaan lalu lintas jalan berhak mendapat ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas jalan.

Kecelakaan yang telah berakibat kepada kerugian pengguna jalan merupakan dampak dari ketersediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang kurang lengkap dan tepat. Gugatan masyarakat sebagai pengguna jalan yang merasa dirugikan karena jalan rusak pernah terjadi di Pemerintah Kota Bandung telah yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan dan kerugian di wilayah Kota Bandung.

Gugatan masyarakat kepada Pemerintah Kota Bandung dilakukan oleh warga Bandung melalui dua cara. Pertama, melalui mekanisme *citizen law suit*. Pengertian dari *citizen law suit* adalah gugatan warga Negara yang ditujukan kepada Pemerintah atau negara akibat pelanggaran-pelanggaran hukum yang

dilakukan negara dan dianggap merugikan kepentingan publik.<sup>86</sup> Gugatan *citizen law suit* merupakan sebuah gugatan yang berkaitan dengan kepentingan umum. Kedua, melalui gugatan perbuatan melawan hukum. Pada *citizen law suit*, gugatan dilakukan oleh korban kecelakaan lalu lintas jalan yang diduga diakibatkan karena tidak terakomodasi sarana dan prasarana lalu lintas jalan.

Gugatan yang diajukan kepada Pemerintah Kota Bandung adalah gugatan yang diajukan oleh pihak Tim Advokat Pengawal Pemulihan Hak Warga Kota Bandung. Gugatan tersebut diajukan berkaitan dengan kondisi jalan di Kota Bandung yang buruk, sehingga telah mengakibatkan jumlah kecelakaan yang terjadi di Kota Bandung semakin bertambah banyak. Gugatan tersebut diajukan kepada Walikota Bandung, Kepala Dinas Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum, Pemerintah Kota Bandung, dan DPRD Kota Bandung. Penyampaian gugatan tersebut dilakukan pada tanggal 25 Juni 2013 dengan Nomor perkara 299/PDT/G/2013/PN.BDG.

Selain Pemerintah Kota Bandung, salah satu kementerian di Indonesia yang pernah mengalami gugatan yaitu Kementerian Pekerjaan Umum. Gugatan tersebut bermula ketika adik dari Arik S. Wartono warga Desa Kembangan yang mengalami kecelakaan yang diakibatkan jalan di Bandjarsari, Gresik rusak. Akibat kecelakaan tersebut adik dari Arik S. Wartono yang bernama Adi mengalami gegar otak, sehingga mengajukan gugatan dengan kerugian material sebesar Rp.47.500,000 (empat puluh tujuh juta lima ratus rupiah) dan kerugian immaterial sebesar Rp.10.000.000.000 (sepuluh milyar rupiah). Penggugat

---

<sup>86</sup>Henry C. Black, *Blacks Law Dictionary*, Harvard: Harvard Publishing, 1989, halaman 289.

mengajukan gugatannya melalui Lembaga Advokasi Masyarakat. Penggugat beralasan bahwa pihak yang digugat merupakan pemegang tanggung jawab terhadap penyelenggara, perawatan, dan perbaikan jalan sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Undang-undang Jalan.

Perbedaan antara gugatan yang diajukan di Kota Bandung dan gugatan yang diajukan di Gresik terdapat pada bentuk gugatannya yaitu gugatan yang diajukan oleh warga Bandung melalui Tim Advokasi Masyarakat Bandung merupakan gugatan yang dikategorikan sebagai *citizen law suit*. Pada kasus gugatan yang terjadi di Gresik merupakan gugatan perorangan.

Adapun perbedaan pihak yang digugat perkara yang terjadi di Bandung adalah Walikota Bandung, DPRD Kota Bandung, dan Kementerian Pekerjaan Umum. Dalam kasus gugatan yang terjadi di Gresik pihak yang digugat adalah Kementerian Pekerjaan Umum, Gubernur Jawa Timur, dan Bupati Gresik. Kedua kasus tersebut memiliki kesamaan latar belakang yaitu kondisi jalan yang rusak dan mengakibatkan kecelakaan dan atau kerugian pengguna jalan. Kerusakan jalan tersebut merupakan tanggung jawab pemerintah, baik Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum maupun Pemerintah Daerah.

Dalam perspektif lain yang dapat dilakukan oleh rakyat sebagai pengguna jalan akibat jalan rusak yang menimbulkan korban adalah melakukan tanggung gugat terhadap Negara. J.H. Nieuwenhuis, berpendapat bahwa tanggung gugat merupakan kewajiban untuk menanggung ganti kerugian sebagai akibat

pelanggaran norma. Perbuatan melanggar norma tersebut dapat terjadi disebabkan karena perbuatan melawan hukum dan wanprestasi.<sup>87</sup>

Tanggung gugat merujuk kepada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum atau tindakan hukum. misalnya harus membayar ganti kerugian kepada orang atau badan hukum lain karena telah melakukan perbuatan melanggar hukum *onrechtmatige daad* sehingga menimbulkan kerugian bagi orang atau badan hukum lain tersebut. Istilah tanggung gugat berada dalam ruang lingkup hukum privat.<sup>88</sup>

Adanya gugatan rakyat sebagai pengguna jalan terhadap penyelenggara jalan dalam hal ini pemerintah ketika ada jalan rusak, sebenarnya menuntut tanggungjawab negara. Menyediakan serta memperbaiki jalan rusak merupakan wewenang dan tanggung jawab pemerintah/negara.

Menurut Thomas Hobbes (1588-1406) sebagaimana dikutip oleh Soehino negara adalah suatu tubuh yang dibuat oleh orang banyak beramai-ramai, yang masing-masing berjanji akan memakainya menjadi alat untuk keamanan dan perlindungan bagi mereka.<sup>89</sup> Menurut J.J. Rousseau (1712-1778) Negara adalah perserikatan dari rakyat bersama-sama yang melindungi dan mempertahankan

---

<sup>87</sup>J.H. Nieuwenhuis, *Hoofdstukken Verbintenissenrecht*, Terjemahan, Surabaya: Universitas Airlangga, halaman 135.

<sup>88</sup>Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media, halaman 258.

<sup>89</sup>Titik Triwulan T., Ismu Gunadi Widodo, *Hukum Tata Usaha Negara dan Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara Indonesia*, Jakarta: Kencana, 2011, halaman 3.

hak masing-masing diri dan harta benda anggota-anggota yang tetap hidup dengan bebas merdeka.<sup>90</sup>

Upaya lain yang dapat dilakukan oleh korban atas terjadinya jalan rusak bisa menggunakan cara gugatan *Legal Standing*. Membicarakan gugatan *Legal Standing* pada umumnya selalu dikaitkan dengan gugatan *Class Action*, karena baik gugatan *Legal Standing* maupun *Class Action*, pada hakekatnya merupakan bentuk gugatan perwakilan kelompok, yaitu gugatan yang mewakili kepentingan publik atau kelompok tertentu dalam masyarakat. Gugatan perwakilan kelompok ini pada umumnya diajukan oleh kalangan masyarakat maupun Organisasi Non Pemerintah (ORNOP) yang bertindak mewakili kepentingan publik atau kelompok masyarakat tertentu dalam upaya untuk memperjuangkan hak-hak dan kepentingan mereka yang dirugikan.<sup>91</sup>

Pengaturan *Legal Standing* dalam aturan Hukum Indonesia secara materiil telah mengatur hak gugat organisasi (*legal standing/ Ius standing*), namun hukum acara yang ditunjuk sebagai hukum formil yang mempertahankan hukum materiil tersebut belum diatur. Sedangkan pengaturan *Class Action* dalam aturan Hukum Indonesia diatur dalam PERMA No. 1 Tahun 2002 tentang Acara Gugatan Perwakilan Kelompok. Gugatan Perwakilan Kelompok atau *Class Action* merupakan suatu prosedur pengajuan gugatan, dimana 1 (satu) orang atau lebih yang mewakili kelompok mengajukan gugatan untuk dirinya sendiri dan sekaligus mewakili sekelompok orang yang jumlahnya banyak, yang memiliki kesamaan

---

<sup>90</sup>*Ibid.*

<sup>91</sup>Bambang Sutiyoso, "Implementasi Gugatan *Legal Standing* dan *Class Action* Dalam Praktik Peradilan Di Indonesia", Jurnal Hukum, Volume 11, Nomor 26, Tahun 2006, halaman 2

fakta atau kesamaan dasar hukum antara wakil kelompok dan anggota kelompoknya.

Selain upaya gugatan yang telah dijelaskan diatas, korban/pengguna jalan bisa melakukan langkah hukum untuk meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan akibat jalan rusak kepada Pemerintah (penyelenggara jalan) yaitu korban/pengguna jalan segera melaporkan pihak penyelenggara jalan ke Kepolisian setempat dimana korban/pengguna jalan mengalami kecelakaan dan selanjutnya pihak Kepolisian akan melakukan proses penyelidikan dan penyidikan, apakah benar kecelakaan tersebut disebabkan oleh kerusakan jalan atau kelalaian pengemudi. Apabila terbukti kecelakaan tersebut memang karena jalan rusak, maka penyelenggara jalan dapat dipidana sebagaimana tertuang dalam Pasal 273 ayat 1 sampai dengan ayat 3 UULLAJ.

### **BAB III**

## **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN ATAS TERJADINYA KECELAKAAN JALAN YANG MENIMBULKAN KORBAN**

### **A. Hak-hak Rakyat sebagai Pengguna Fasilitas Umum yang Dilindungi oleh Aturan Perundang-undangan**

Manusia sebagai makhluk sosial yaitu makhluk yang saling membutuhkan antara satu dengan yang lainnya seringkali terjadi perselisihan dalam pergaulannya sehari-hari, seringkali melihat pelanggaran hak asasi yang dilakukan ketika bermasyarakat atau bernegara, sehingga diperlukan perlindungan agar hak asasi manusia tidak dilanggar.

Dalam pengertian hukum, yang dimaksud dengan hak adalah kepentingan hukum yang harus dilindungi oleh hukum, sedangkan kepentingan adalah tuntutan yang diharapkan untuk dipenuhi. Kepentingan pada hakikatnya mengandung kekuasaan yang dijamin dan dilindungi oleh hukum dalam melaksanakannya. Pada dasarnya hak bersumber dari 3 (tiga) hal. Pertama, dari kodrat manusia sebagai makhluk yang diciptakan oleh Tuhan. Sebagai makhluk ciptaan Tuhan, manusia mempunyai sejumlah hak sebagai manusia dan untuk mempertahankan kemanusiaannya. Hak inilah yang disebut dengan hak asasi. Kedua, hak yang lahir dari hukum, yaitu hak-hak yang diberikan oleh hukum negara kepada manusia dalam kedudukannya sebagai warga negara. Ketiga, hak yang lahir dari hubungan hukum antara seseorang dan orang lain melalui sebuah kontrak atau perjanjian.<sup>92</sup>

---

<sup>92</sup>Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2010, halaman 35.

Perlindungan hak asasi manusia telah diatur oleh perundang-undangan, dimana undang-undang tersebut merupakan landasan dalam mengadili suatu perkara dan harus ditegakkan karena setiap manusia mempunyai persamaan hak di depan hukum tanpa memandang kaya, miskin, pejabat Negara dan masyarakat sipil. Perundang-undangan adalah salah satu alat untuk menegakan keadilan, jangan sampai perundang-undangan dijadikan alat untuk menindas masyarakat. Seperti yang di amanatkan dalam pasal 27 (1) undang-undang dasar 1945.

Setiap masyarakat mempunyai hak untuk tidak terancam keselamatannya atau terhadap jiwanya, hak merasa aman dan nyaman seperti yang di jelaskan undang-undang dasar 1945 pasal 34 (1). Begitu pula dengan perundang-undangan yang di bawahnya, bahwa undang-undang dasar adalah salah satu 4 pilar Negara kita, yang kemudian di jadikan titik tolak ukur dalam pembuatan perundang-undangan lainnya, peraturan perundang-undangan dibuat atas dasar kepentingan rakyat guna melindungi hak-hak dan kepentingan rakyat.

Rakyat atau masyarakat sebagai pemakai suatu barang dan jasa dalam perspektif hukum di Indonesia disebut dengan konsumen. Konsumen dalam perspektif Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah “setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”. Berdasarkan pengertian tersebut, maka subyek yang disebut sebagai konsumen berarti setiap orang yang berstatus sebagai pemakai

barang dan jasa.<sup>93</sup> Istilah “orang” sebetulnya memunculkan keraguan, apakah hanya orang individual yang lazim disebut dengan *natuurlijke persoon*, atau termasuk juga badan hukum (*recht persoon*). Menurut AZ Nasution, yang dimaksud dengan orang adalah orang alami bukan badan hukum, sebab yang memakai, menggunakan dan atau memanfaatkan barang dan atau jasa untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain tidak untuk diperdagangkan hanyalah orang alami atau manusia.<sup>94</sup>

Dalam hal masyarakat sebagai pengguna jalan yang mengalami kecelakaan akibat kondisi jalan yang rusak, maka rakyat yang telah melaksanakan kewajibannya yaitu membayar pajak, berhak untuk memperoleh ganti kerugian. Hak untuk memperoleh ganti kerugian dimaksudkan untuk memulihkan keadaan yang telah menjadi rusak (tidak seimbang) akibat adanya penggunaan barang atau jasa yang tidak memenuhi harapan pemakai. Hak ini sangat terkait dengan penggunaan produk yang telah merugikan konsumen, baik yang merupakan kerugian materi, maupun kerugian yang menyangkut diri sendiri (sakit, cacat bahkan kematian) pemakai. Untuk merealisasikan hak ini, tentu saja harus melalui prosedur tertentu, baik yang diselesaikan secara damai (diluar pengadilan) maupun yang diselesaikan melalui pengadilan.<sup>95</sup>

---

<sup>93</sup>Hesti Tiffany Fitri, “Perlindungan Konsumen Pengguna Jalan Ditinjau Dari Perspektif Undang-Undang Jalan Yang Memiliki Hubungan Saling Melengkapi Dengan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Serta Undang-Undang Perlindungan Konsumen”. *Tesis*. Fakultas Hukum Universitas Indonesia Program Hukum Ekonomi, 2012, halaman 41.

<sup>94</sup>AZ Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen: Suatu Pengantar*, Jakarta: Diadit Media, 2011, halaman 5.

<sup>95</sup>Ahmadi Miru, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, halaman 103-108.

Terkait dengan hak-hak masyarakat sebagai konsumen yang menggunakan jalan, fasilitas jalan selama ini banyak dikeluhkan oleh masyarakat pengguna jalan, karena kenyataannya banyak dijumpai jalan-jalan yang rusak yaitu berlubang atau karena adanya galin dari perusahaan gas, PLN, perusahaan air minum, perusahaan telekomunikasi baik milik pemerintah maupun swasta, yang tidak diberi tanda atau bahkan penutupannya kurang rata yang berakibat terjadinya kecelakaan. Hal ini tentu saja berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas dan merugikan masyarakat.

Kerusakan jalan baik itu rusak berat maupun rusak ringan merugikan kepentingan masyarakat banyak, terutama perusahaan transportasi dan pengguna jalan. Kendaraan sulit melewati jalan yang rusak dan sangat berbahaya bagi pengguna jalan yang rusak yang melewatinya. Bukan hanya dapat menimbulkan korban jiwa, tetapi juga kerugian materil bagi pemilik kendaraan, kendaraan menjadi cepat rusak akibat melewati jalan berlubang. Jalan yang rusak menyebabkan kerusakan komponen kendaraan dan memperlambat perjalanan serta menyebabkan kecelekaan lalu lintas.

Kerusakan jalan berpotensi menghambat perputaran ekonomi, sebab menimbulkan penambahan biaya operasional transportasi yang dialami para pelaku ekonomi guna menutupi berbagai *cost* yang harus dipenuhi. Kerusakan jalan juga menyebabkan kandungan ibu hamil rentan terguncang dan terjadi pendarahan di perjalanan menuju rumah sakit. Kerusakan jalan juga sangat merugikan karena otomatis kerap terjadi antrian-antrian di jam-jam tertentu.

## **B. Tanggung Jawab Pemerintah Atas Kerusakan Jalan dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Ruang lingkup hukum dapat melihat secara umum bahwa konsep tanggung jawab hukum (*liability*) akan merujuk kepada tanggung jawab hukum dalam ranah hukum publik dan tanggung jawab hukum dalam ranah hukum privat.<sup>96</sup> Tanggung jawab hukum dalam ranah hukum publik dapat dilihat dari pendekatan kepada tanggung jawab administrasi negara dan tanggung jawab hukum pidana. Sedangkan tanggung jawab dalam ranah hukum privat yaitu tanggung jawab hukum dalam hukum perdata dapat berupa tanggung jawab berdasarkan wanprestasi dan tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum.<sup>97</sup>

Berdasarkan pada rumusan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan pasal 240 huruf b, maka yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas jalan dapat mengajukan gugatan kepada pihak yang mengakibatkan kerugian. Secara khusus berdasarkan pada rumusan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pasal 13 ayat (1) dan (2) yang berhubungan dengan penguasaan jalan umum yaitu pemerintah.

Bertitik tolak KUH Perdata pasal 1365, maka setiap orang yang mengakibatkan kerugian wajib mengganti kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan penguasaan jalan dan bertanggung jawab atas lalu lintas jalan. Hal tersebut merupakan salah satu bentuk dasar hukum yang dapat dijadikan tuntutan

---

<sup>96</sup>Van Apeldoorn, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita, 2000, halaman 26.

<sup>97</sup>Moegni Djodirdjo, 1979, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita. 1979, halaman 13.

bagi setiap korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan di jalan karena kondisi jalan yang tidak laik operasi.

Adanya rumusan yang terdapat dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan pasal 240 huruf b, yang menyatakan bahwa korban kecelakaan lalu lintas dapat mengajukan gugatan kepada pihak yang mengakibatkan kerugian, merupakan bagian dari teraplikasinya teori negara hukum. Salah satu ciri yang menonjol dari hukum pada masyarakat modern adalah penggunaan hukum secara sadar oleh masyarakat.<sup>98</sup> Hukum tidak hanya dipakai untuk mengukuhkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang terdapat dalam masyarakat, melainkan juga mengarahkannya kepada tujuan-tujuan yang dikehendaki, menghapuskan kebiasaan yang dipandang tidak sesuai lagi, menciptakan pola-pola kelakuan baru dan sebagainya. inilah yang disebut pandangan modern tentang hukum itu yang menjurus pada penggunaan hukum sebagai sebagai suatu instrumen.<sup>99</sup>

Peran hukum sebagai sarana kontrol sosial terjadi sejak abad ke-16.<sup>100</sup> Menurut Roscoe Pound, tugas utama hukum adalah melakukan rekayasa sosial, dengan fungsi utama antara lain melindungi kepentingan, yaitu kepentingan umum, kepentingan sosial, dan kepentingan pribadi secara seimbang.<sup>101</sup> Keseimbangan harmonis inilah yang merupakan hakikat keadilan.<sup>102</sup>

---

<sup>98</sup>Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000, halaman 206.

<sup>99</sup>*Ibid*, halaman 206.

<sup>100</sup>Roscoe Pound, *Tugas Hukum*, dialihbahasakan oleh Muhammad Radjab, Jakarta: Yayasan Dana Buku Indonesia, 1965, halaman 87.

<sup>101</sup>Otje Salman Soemadiningrat, *Filsafat Hukum Perkembangan dan Dinamika Masalah*, Bandung: Refika Aditama, 2009, halaman 49.

<sup>102</sup>*Ibid*.

Untuk menentukan kepentingan-kepentingan apakah yang boleh dijamin oleh hukum, Roscoe Pound memberikan tiga batasan, yaitu (1) keperluan yang menjadi syarat bagi hukum hanya berurusan dengan perbuatan manusia dan barang-barang, bukan bagian dalamnya; (2) pembatasan-pembatasan yang melekat di dalam sanksi hukum atas paksaan kemauan manusia dengan kekerasan; dan (3) keperluan yang mensyaratkan hukum untuk menggunakan badan luar untuk melaksanakan isi dan maksud tujuannya.<sup>103</sup> Penggunaan hukum untuk melakukan perubahan-perubahan sosial di masyarakat berkaitan erat dengan konsep penyelenggaraan sosial ekonomi dalam masyarakat.<sup>104</sup>

Salah satu instrumen hukum guna melakukan rekayasa sosial adalah melalui peraturan perundang-undangan. Pada tahun 2009, Pemerintah dan DPR menetapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 240 huruf b memberikan instrumen perlindungan bagi korban kecelakaan lalu lintas untuk menggugat ganti kerugian kepada pihak yang bertanggung jawab dalam melakukan penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas melalui mekanisme gugatan atas perbuatan melawan hukum oleh pemerintah yang merupakan perluasan dari Pasal 1365 KUH Perdata.

Sebelum tahun 1919, ahli hukum begitu pula hakim, menganggap perbuatan melawan hukum hanyalah perbuatan-perbuatan yang melanggar undang-undang atau sesuatu hak (*subjectief recht*) orang lain saja.<sup>105</sup> Pandangan

---

<sup>103</sup>Roscoe Pound, *Op. Cit.*, halaman 70.

<sup>104</sup>Satjipto Rahardjo, *Loc. Cit.*

<sup>105</sup>R Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cetakan XXXI, Jakarta: Intermasa, 2003, halaman 133

ini disebabkan oleh pengaruh aliran legisme yang sangat kuat di Belanda.<sup>106</sup> Legisme berpandangan bahwa tidak ada hukum selain dimuat dalam undang-undang, sehingga perbuatan melanggar hukum tidak ditafsirkan lain daripada perbuatan melanggar undang-undang.<sup>107</sup>

Pandangan legisme tersebut dirasakan sangat tidak memuaskan sehingga mendapat tantangan keras dari Hamaker, Meijers, Anema, H. Krabbe dan lain-lain. Molengraf menjadi orang pertama menyatakan bahwa *onrechtmatige daad* dalam arti sempit sudah tidak dapat dipertahankan.<sup>108</sup> Pada tahun 1919, Hoge Raad telah meninggalkan penafsiran yang sempit itu dengan memberikan pengertian baru tentang *onrechtmatige daad* dalam putusannya yang terkenal pada tanggal 31 Januari 1919.<sup>109</sup> Putusan tersebut menyatakan bahwa *onrechtmatige daad* tidak hanya perbuatan yang melanggar hukum atau melanggar hak orang lain, tetapi juga tiap perbuatan yang bertentangan dengan “kepatutan yang harus diindahkan dalam pergaulan masyarakat terhadap pribadi atau benda orang lain”.<sup>110</sup>

Tanggung jawab Pemerintah adalah kewajiban penataan hukum (*compulsory compliance*) dari negara atau pemerintah atau pejabat pemerintah atau pejabat lain yang menjalankan fungsi pemerintahan sebagai akibat adanya suatu keberatan, gugatan, *judicial review*, yang diajukan oleh seseorang,

---

<sup>106</sup>Riduan Syahrani, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Bandung: Alumni, 2006, halaman 262.

<sup>107</sup>*Ibid*, halaman 262.

<sup>108</sup>*Ibid*.

<sup>109</sup>*Ibid*.

<sup>110</sup>R. Subekti, *Loc. Cit.*

masyarakat, badan hukum perdata baik melalui penyelesaian pengadilan atau di luar pengadilan untuk pemenuhan berupa:

- a. Pembayaran sejumlah uang (subsidi, ganti rugi, tunjangan, dsb);
- b. Menerbitkan atau membatalkan/mencabut suatu keputusan atau peraturan, dan;
- c. Tindakan-tindakan lain yang merupakan pemenuhan kewajibannya, misalnya untuk melakukan pengawasan yang lebih efektif dan efisien, mencegah adanya bahaya bagi manusia maupun lingkungan, melindungi harta benda warga, mengelola dan memelihara sarana dan prasarana umum, mengenakan sanksi terhadap suatu pelanggaran dan sebagainya.<sup>111</sup>

Konsep perbuatan melawan hukum terus mengalami perkembangan sehingga melahirkan konsep perbuatan melawan hukum oleh penguasa (*onrechtmatige overheidsdaad*). Berdasarkan sistematika yang dianut oleh KUH Perdata, perbuatan melanggar hukum oleh penguasa dimasukkan dalam rangkaian hukum perjanjian yang bersumber pada undang-undang akibat tindakan hukum manusia karena adanya perbuatan yang melanggar hukum.<sup>112</sup> Hal ini diawali pada tahun 1924, pada saat H.R. memberi putusan bahwa badan-badan hukum publik bertanggung jawab secara langsung menurut Pasal 1365 KUH Perdata, apabila penguasa melanggar suatu ketentuan undang-undang, baik yang bersifat "*publiekrechtlijk*" maupun "*privaatrechtlijk*".<sup>113</sup>

Pasal 1365 B.W. adalah Pasal perbatasan antara hukum perdata dan hukum publik atau dengan bahasa hukum dapat disebut bahwa dalam perkembangannya terdapat sifat "*perpubliek rechtlijking*" dari "*privaatrechtelijke rechtsbetreking*" sehingga karenanya tidak dapat lagi disebut pasal yang masih

---

<sup>111</sup>Mahfud MD, SF Marbun, *Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Yogyakarta: Lyberty, 2006, halaman 45.

<sup>112</sup>Achmad Ichsan, *Hukum Perdata I B*, Jakarta: Pembimbing Masa, 1969, halaman 250.

<sup>113</sup>*Ibid.*

murni adanya dilapangan hukum perdata.<sup>114</sup> Pasal 1365 KUH Perdata menyatakan bahwa “tiap perbuatan yang melanggar hukum yang menimbulkan kerugian bagi orang lain mengharuskan orang yang karena kesalahannya itu menimbulkan terjadinya kerugian, mengganti kerugian dimaksud.” Menurut ketentuan tersebut, maka terdapat 4 syarat untuk perbuatan melanggar hukum ialah:

1. Adanya perbuatan melanggar hukum
2. Terdapat kesalahan
3. Terdapat kerugian
4. Adanya causalitas antara sebab dan akibat.<sup>115</sup>

Mengacu kepada Arrest Hoge Raad pada tanggal 31 Januari 1919, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum memiliki beberapa ketentuan, yaitu sebagai berikut:

- a. Unsur perbuatan atau tidak melakukan perbuatan, yang mengurangi hak pihak lain atau yang berlawanan dengan kewajiban pribadi menurut hukum dapat ditemukan dasarnya dalam hukum positif;
- b. Unsur perbuatan yang melanggar adat kesopanan yang baik adalah suatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum tata kesopanan;
- c. Unsur perbuatan, yang bertentangan dengan kewajiban bertindak hati-hati, yang berlaku dalam masyarakat ramai terhadap pihak lain atau milik pihak lain adalah suatu perbuatan, yang bertentangan dengan tindak tanduk ketentuan ketentuan saling menghormati, yang menjadi pedoman hidup dari masyarakat dalam pergaulan satu sama lain.<sup>116</sup>

---

<sup>114</sup>T Boestomi, *Hukum Perdata dan Hukum Tata Usaha Negara dalam Teori dan Praktek*, Bandung: Alumni, 1994, halaman 19.

<sup>115</sup>*Ibid*, halaman 251.

<sup>116</sup>Riduan Syahrani, *Op. Cit.*, halaman 264.

Agar dapat dimintai pertanggungjawabannya orang yang melakukan perbuatan melanggar hukum, Pasal 1365 BW mensyaratkan adanya kesalahan.<sup>117</sup> Terdapat dua teori mengenai kesalahan, yaitu kesalahan dalam arti objektif (*objectieve schuld*) dan kesalahan dalam arti subjektif (*subjectieve schuld*). Kesalahan dalam arti objektif, mereka dianggap melakukan pelanggaran hukum karena berbuat kesalahan, apabila ia bertindak lain daripada yang seharusnya dilakukan oleh orang-orang dalam keadaan itu dalam pergaulan masyarakat itu. Sementara itu, terkait kesalahan dalam arti subjektif, Achmad Ichsan menyatakan:

“Kesalahan dalam arti subjektif melihat pada orangnya yang melakukan perbuatan itu, apakah orang itu menurut hukum orang dapat dipertanggungjawabkan artinya orang itu *psychis* normal atau si pembuat itu masih kanak-kanak.” Kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melanggar hukum dapat berupa kerugian materill dan dapat berupa kerugian immaterill (*idiil*).<sup>118</sup>

Hal yang menjadi persoalan, apakah penyelenggara jalan dalam hal ini pemerintah bertanggungjawab terhadap kecelakaan ialu lintas akibat jalan rusak (berlubang).

Menurut Bapak. Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, terjadinya kecelakaan yang menimbulkan korban, baik itu korban luka-luka ataupun korban meninggal dunia akibat jalan rusak dapat diminta Pertanggungjawaban Pidana dilihat kondisi lapangan, apakah lokasi kecelakaannya ada rambu-rambu atau tidak, apabila ada rambu-rambu lalu lintas

---

<sup>117</sup>*Ibid.*

<sup>118</sup>Achmad Ichsan, *Op. Cit.*, halaman 266.

dilokasi kecelakaan artinya agar supaya pengguna jalan lebih berhati-hati, berarti kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian dari pengguna jalan.<sup>119</sup>

Menurut Bapak. Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, yang bertanggung jawab dalam proses suatu pekerjaan pembangunan jalan (di Jalan Nasional) apabila terjadi suatu kecelakaan yang menimbulkan korban luka-luka ataupun korban meninggal dunia, berdasarkan Surat Penyerahan Lapangan, maka yang bertanggung jawab atas kejadian tersebut adalah pihak Penyedia Jasa.<sup>120</sup>

Untuk mengetahui pertanggungjawaban pemerintah tersebut maka yang perlu diperhatikan adalah sistem perumusan yang menyatakan bahwa Badan Hukum (pemerintah) itu sendiri dapat di pertanggungjawabkan dalam hukum pidana. Untuk menjatuhkan sanksi pidana harus dapat ditentukan kesalahannya dan kesalahan mana dapat dipertanggungjawabkan kepada Badan Hukum (pemerintah) tersebut. Apabila kedua syarat ini tidak dipenuhi atau tidak didapat ditentukan terhadap Badan Hukum (pemerintah), maka (pemerintah) tidak dapat dijatuhi sanksi pidana.

Seperti diketahui syarat atau prinsip umum untuk adanya kesalahan, yang ada di negara-negara Anglo Saxon dikenal asas *mens rea*. Syarat umum adanya kesalahan itu menurut doktrin yang dianut di beberapa negara dapat dikecualikan untuk tindak pidana tertentu, yaitu apa yang dikenal dengan:

---

<sup>119</sup> Wawancara dengan Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, pada tanggal 11 Maret 2019

<sup>120</sup> Wawancara dengan Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, pada tanggal 11 Maret 2019

1. *Strict Liability*, dan
2. *Vicarious Liability*.<sup>121</sup>

Untuk menentukan pertanggungjawaban pidana Badan Hukum, asas kesalahan tidak lagi secara mutlak dapat diberlakukan/di gunakan, tetapi yang digunakan dalam hal ini tidak lain adalah doktrin *Strict Liability* atau *Vicarious Liability*.

Menurut doktrin *strict liability* (pertanggungjawaban yang ketat), seseorang sudah dapat dipertanggungjawabkan untuk tindak pidana tertentu walaupun pada diri orang itu tidak ada kesalahan (*mens rea*). Secara singkat *strict liability* diartikan sebagai *liability without fault* (pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan).<sup>122</sup> *Vicarious liability*, adalah suatu pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada seseorang atas perbuatan yang lain (*the legal responsibility of on person for the wrongful acts another*).<sup>123</sup>

Pertanggungjawaban yang demikian ini misalnya terjadi dalam hal perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh orang lain itu adalah dalam ruang lingkup pekerjaan atau jabatannya. Jadi pada umumnya terbatas pada kasus-kasus yang menyangkut hubungan antara majikan dengan buruh, pembantu atau bawahannya. Dengan demikian dalam pengertian *vicarious liability*, ini walaupun seseorang tidak melakukan suatu tindak pidana dan tidak mempunyai kesalahan dalam arti yang biasa, ia masih tetap dipertanggungjawabkan.

---

<sup>121</sup>Barda Nawawi Arief, "Masalah Pidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Kriminalitas & Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern", *Makalah* disampaikan pada Seminar Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat yang Mengalami Modernisasi, Bina Cipta, Bandung, 1982, halaman 24.

<sup>122</sup>Muladi & Djiwa Priyanto, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, Bandung: Sekolah Tinggi Hukum, 1991, halaman 88.

<sup>123</sup>*Ibid*, halaman 89.

*Vicarious liability* ini di Inggris hanya berlaku terhadap tindak pidana tertentu, yaitu hanya berlaku terhadap:

1. Delik-delik yang mensyaratkan kualitas,
2. Delik-delik yang mensyaratkan adanya hubungan antara buruh dan majikan.<sup>124</sup>

Dalam hukum pidana Indonesia penerapan *strict liability* ini sebenarnya ada dilaksanakan, terutama sekali jelas terlihat dalam penerapan peraturan di bidang lalu lintas. Tanpa dilihat apapun bentuk kesalahannya, karena telah melakukan suatu pelanggaran lalu lintas, maka pelanggar harus bertanggungjawab.<sup>125</sup>

Menurut teori hukum umum, bahwa setiap orang termasuk pemerintah harus mempertanggungjawabkan setiap tindakannya, baik karena kesalahan atau tanpa kesalahan (*strict liability*). Dari teori ini selanjutnya muncul tanggung jawab hukum berupa tanggung jawab pidana, perdata, dan administrasi Negara. Tanggung jawab hukum dari pemerintah seperti ini dilakukan di depan pengadilan.<sup>126</sup>

Untuk mencapai tujuan hukum seperti tujuan hukum menurut Sudikno diatas, maka perlu untuk dihubungkan dengan teori cita hukum oleh Gustav Radbruch, dimana ada 3 nilai dasar cita hukum yang seyogyanya menjai dasar dalam mengoperasikan hukum di Indonesia yaitu:<sup>127</sup>

---

<sup>124</sup>*Ibid*, halaman 90.

<sup>125</sup>Loebby Loqman, *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*, Jakarta: FH-Universitas Pancasila, 1991, halaman 6.

<sup>126</sup>Munir Fuadi, *Teori Negara Hukum Modern*, Bandung: Refika Aditama, 2009, halaman 147-148.

<sup>127</sup>Marwan Mas, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1997, halaman 73-74.

1. nilai keadilan;
2. nilai kemanfaatan; dan
3. nilai kepastian hukum.<sup>128</sup>

Teori ini mengajarkan adanya skala prioritas yang harus dijalankan, dimana prioritas pertama selalu keadilan, kemudian kemanfaatan, dan terakhir barulah kepastian hukum.

Substansi suatu kebijakan hukum pidana yang harus bermuatan pengalokasian pengaturan perbuatan warga masyarakat serta pengaturan perbuatan (kewenangan) institusi/lembaga penegak hukum berkaitan dengan penegakan hukum terhadap tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan adalah penting untuk dilandaskan atas dasar asas kepastian hukum, keadilan, serta kemanfaatan bagi masyarakat.<sup>129</sup>

Asas kepastian hukum maksudnya agar setiap tindakan dari masing-masing instansi penegak hukum dalam menanggulangi kejahatan lalu lintas dan angkutan jalan selalu dilandaskan atas Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ditinjau dari asas keadilan maksudnya agar tindakan dari setiap instansi penegak hukum dalam menanggulangi kejahatan lalu lintas dan angkutan jalan harus memberikan kesempatan dan peluang yang sama bagi warga masyarakat untuk memperoleh keadilan. Semua pihak wajib untuk diberikan perlindungan oleh seluruh instansi penegak hukum. Sedangkan

---

<sup>128</sup>Aspek kepastian hukum atau legalitas, yaitu menjamin bahwa hukum dapat berfungsi sebagai peraturan yang harus ditaati. Aliran ini menganggap bahwa hukum yang telah tertuang dalam rumusan peraturan perundang-undangan adalah sesuatu yang memiliki kepastian untuk diwujudkan. Kepastian hukum adalah hal yang mutlak bagi setiap aturan dan karena itu kepastian hukum itu sendiri merupakan tujuan hukum..

<sup>129</sup>Asep Supriadi, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Alumni, 2014, halaman 12-13.

dari asas kemanfaatan bagi masyarakat dapat diartikan bahwa pemanfaatan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terjadi di Indonesia baik oleh masyarakat maupun oleh pemerintah. baik oleh masyarakat maupun oleh pemerintah.<sup>130</sup>

Berdasarkan apa yang telah diuraikan di atas, maka jelas bahwa pemerintah bertanggungjawab terhadap kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak sebagaimana ketentuan Pasal 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi:

- 1) Penyelenggaraan jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas,
- 2) Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari bunyi Pasal 24 tersebut di atas, jelaslah bahwa pemerintah tersebut telah memenuhi perbuatan yang bersifat melawan hukum, karena tidak segera memperbaiki jalan rusak sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan. Perbuatan melawan hukum oleh penguasa menurut M.A. Moegni Djojodirdjo adalah: Perbuatan orang yang melakukan perintah atasan yang berwenang, bukan merupakan perbuatan melawan hukum. Perintah atasan hanya berlaku sebagai alasan pembenar bagi orang yang melaksanakan perintah tersebut. Tidak menutup

---

<sup>130</sup>Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, "Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", melalui <http://www.academia.edu>, diakses tanggal 17 Februari 2019. Halaman 13.

kemungkinan, bahwa pemerintah atau penguasa yang memberi perintah tersebut bertindak melawan hukum.<sup>131</sup>

Dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan, ketentuan pidana Pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggara jalan dapat dipertanggungjawabkan. Pertanyaan yang timbul selanjutnya adalah apakah penyelenggara jalan merupakan subjek hukum?

Subjek hukum ialah suatu pihak yang berdasarkan hukum mempunyai hak, kewajiban, serta kekuasaan tertentu atas sesuatu. Sesuai pengertian yang dipaparkan oleh Algra, subjek hukum adalah setiap orang mempunyai hak dan kewajiban, yang menimbulkan wewenang hukum (*rechtsbevoegheid*), sedangkan pengertian wewenang hukum itu sendiri adalah kewenangan untuk menjadi subjek dari hak-hak.<sup>132</sup>

Jika dikaitkan dengan ajaran *mens rea*, dalam pasal 273 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut harus dibuktikan terlebih dahulu sikap batin atau kemampuan jiwa dari penyelenggara jalan, apakah penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak itu sengaja atau lalai. Perbedaan antara sengaja dan lalai yakni pada kesengajaan sikap batin seseorang memang melanggar, sedangkan dalam kealpaan sikap batin orang ini hanya tidak mengindahkan larangan hukum sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan

---

<sup>131</sup>Riko Pasca Pratama, Bambang Eko Turisno, Herni Widanarti, "Tanggung Jawab Pemerintah Kepala Daerah Kota Pematang Siantar Atas Kelalaian Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Mengakibatkan Korban Kecelakaan Meninggal Dunia (Studi Terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor : 21/Pdt.G/2013/PN.Pms)", dalam *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017, halaman 7.

<sup>132</sup>Zainal Asikin, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2012, halaman 33.

suatu perbuatan yang menimbulkan keadaan yang dilarang.<sup>133</sup> Sebagai bentuk kesalahan dalam hukum pidana, keduanya hanya berbeda secara “graduil” atau secara kualitas saja.<sup>134</sup>

Sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang, baik Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan maupun Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, penyelenggara jalan bertanggung jawab terhadap pengaturan, pembinaan, pembangunan, pengawasan dan peningkatan mutu jalan, agar supaya jalan dapat digunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas telah dicantumkan sebagai delik pidana dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan sebagai penyelenggara jalan yang bertanggung jawab atas kelayakan fungsi jalan sepatutnya mengetahui bahwa jalan yang digunakan oleh masyarakat harus memenuhi standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas. Oleh karena itu, penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan yang rusak tersebut dapat dikatakan lalai dalam menjalankan tugasnya untuk

---

<sup>133</sup>Pada umumnya para ahli hukum sependapat, bahwa secara substansial tidak ada perbedaan antara “kesengajaan” dan “kealpaan”. Keduanya menunjukkan hubungan batin antara “pelaku” dan “perbuatannya” yang sedemikian rupa, sehingga dapat menimbulkan “celaan”. Lihat Tongat, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, Dalam Perspektif Pembaharuan*, Malang: UMM Press, 2012, halaman 244.

<sup>134</sup>Secara teoritis apabila bentuk kesalahan tersebut diurutkan mulai dari bentuk kesalahan yang kualitas paling berat sampai pada bentuk kesalahan yang kualitasnya paling ringan, maka secara hierarki urutan secara kualitatif dari bentuk kesalahan adalah sebagai berikut: 1). Kesengajaan sebagai maksud, 2). Kesengajaan sebagai kepastian, 3). Kesengajaan sebagai kemungkinan, 4). Kealpaan yang disadari, dan 5). Kealpaan yang tidak disadari. Patut juga dikemukakan bahwa antara kesengajaan dengan kealpaan sebenarnya sangatlah tipis, terutama “kesengajaan sebagai kemungkinan dengan kealpaan yang disadari”. Sehingga timbul pemikiran untuk memasukkan kealpaan yang disadari tersebut sebagai kesengajaan. *Ibid*, halaman 244-245.

menyediakan fasilitas jalan yang layak fungsi atau memenuhi standar keamanan.<sup>135</sup>

Bertitik tolak dari pendapat Van Hamel dan Bertens, penyelenggara jalan memiliki kemampuan bertanggung jawab karena:

1. Penyelenggara jalan mampu untuk mengerti dan menyadari akan maksud sebenarnya dari apa yang ia lakukan, yaitu tidak segera memperbaiki jalan yang rusak itu tidak dapat dibenarkan oleh masyarakat.
2. Penyelenggara jalan mampu untuk menentukan kehendak atas apa yang ia lakukan dengan tidak segera memperbaiki jalan yang rusak, sehingga ia bertanggung jawab atas apa yang disebabkan.<sup>136</sup>

Dengan demikian, dalam kasus kecelakaan lalu lintas akibat jalan yang rusak penyelenggara jalan mempunyai kemampuan untuk bertanggung jawab, hal ini karena penyelenggara jalan lalai dalam hal:

1. Tidak segera memperbaiki jalan yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
2. Tidak memberi tanda pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki;
3. Tidak melakukan perawatan dan perbaikan jalan sehingga masih banyak ditemui kerusakan jalan, baik jalan yang retak, distorsi, cacat permukaan, maupun berlubang.
4. Tidak memenuhi standar keamanan dan keselamatan lalu lintas darat.<sup>137</sup>

Menurut Jimly Asshiddiqie, pertanggungjawaban ada dua yakni pertanggungjawaban personal atau pribadi dan pertanggungjawaban institusional atau jabatan. Lebih lanjut dikatakan bahwa jika seorang pejabat didalam melaksanakan tugas dan kewenangannya sesuai dengan norma atau peraturan hukum yang berlaku, maka tindakannya tersebut dipertanggungjawabkan secara jabatan (institusional). Tetapi sebaliknya jika seorang pejabat melaksanakan tugas

---

<sup>135</sup> Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, halaman 15.

<sup>136</sup> *Ibid*, halaman 16.

<sup>137</sup> *Ibid*.

dan kewenangannya melanggar norma atau aturan hukum yang berlaku, maka pelaksanaan tindakannya dipertanggungjawabkan secara pribadi atau pertanggungjawaban personal.<sup>138</sup>

Menurut Brautigam, pertanggungjawaban pemerintah dapat dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu; pertama: pertanggungjawaban politik (*political accountability*), kedua: pertanggungjawaban hukum (*legal accountability*), dan ketiga: pertanggungjawaban ekonomi (*economic accountability*).<sup>139</sup>

Pertanggungjawaban hukum mengandung arti bahwa baik pemerintah maupun pemerintah daerah dalam menyelenggarakan pemerintahan yang merugikan kepentingan rakyat atau pihak lain harus mempertanggungjawabkan dan menerima tuntutan hukum atas perbuatannya tersebut. Pertanggungjawaban hukum oleh pemerintah dapat dilakukan melalui 3 (tiga) sarana, yaitu melalui hukum administrasi, melalui hukum perdata, serta hukum pidana. Berdasarkan instrument hukum tersebut, maka dikenal adanya pertanggungjawaban administrasi, pertanggungjawaban perdata, serta pertanggungjawaban pidana.

Dalam kaitannya dengan pertanggungjawaban hukum, Hadjon mengatakan bahwa tindakan pejabat harus dicermati, apakah tindakan tersebut termasuk tanggung jawab jabatan atau tanggung jawab pribadi.<sup>140</sup> Pada dasarnya setiap pejabat pemerintah dalam melakukan tindakan pemerintahan dibebani tanggung jawab jabatan dan tanggung jawab pribadi. Yang membedakan antara tanggung

---

<sup>138</sup> *Ibid.*

<sup>139</sup> Anis Zakaria Kama, "Hakikat Akuntabilitas Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan", *Disertasi*. Program Doktor Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Muslim Indonesia, Makassar, 2012, halaman 258.

<sup>140</sup> Philipus M. Hadjon, *Pemerintahan Menurut Hukum*, Surabaya: Universitas Airlangga, 1992, halaman 6.

jawab jabatan dan tanggung jawab pribadi atas tindak pemerintahan membawa konsekuensi yang berkaitan dengan tanggung jawab pidana, tanggung jawab perdata, dan tanggung jawab administrasi. Mengenai pertanggungjawaban hukum pemerintah/ pemerintah daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan, dapat dilakukan setiap saat tanpa harus menunggu berakhirnya masa jabatannya.

Pada dasarnya tanggung jawab yang melekat pada pemerintah/ pemerintah daerah dalam melakukan tindakan pemerintahan adalah tanggung jawab terbatas. Artinya tanggung jawab tersebut tergantung pada tindakan pemerintah/ pemerintah daerah yang dilakukan atas dasar jabatannya, sehingga menimbulkan adanya tanggung jawab jabatan. Atau sebaliknya, tindakan yang dilakukannya secara faktual telah menggunakan wewenangnya dengan tujuan lain sebagaimana ditentukan dalam aturan dasarnya bentuk tindakan sewenang-wenang atau penyalahgunaan wewenang, maka tanggung jawab yang timbul adalah tanggung jawab pribadi. Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa, pertanggungjawaban perdata dan administrasi merupakan pertanggungjawaban jabatan. Sedangkan pertanggungjawaban pidana merupakan pertanggungjawaban pribadi pejabat yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan pidana. Pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan merupakan bentuk pertanggungjawaban hukum atas pelanggaran terhadap kewajiban hukum yang diatur dalam pasal 24 Undangundang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, artinya pelanggaran yang dilakukan adalah pelanggaran terhadap kepentingan umum. Sehingga terhadap pelanggaran tersebut diancam dengan sanksi pidana.

Beberapa kasus terkait dengan kelalaian penyelenggara jalan terhadap jalan rusak dikenakan pasal 24 UU LLAJ yang berbunyi:

- 1) Penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.
- 2) Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan jalan yang rusak sebagaimana pada ayat (1), penyelenggara jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Jelas dalam peraturan ini bahwa penyelenggara jalan dibebankan kewajiban untuk segera melakukan perbaikan pada jalan yang rusak, minimum memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak tersebut. Kewajiban pemerintah dalam melaksanakan penyelenggaraan jalan di cantumkan juga dalam pasal 238 ayat (1) dan ayat (2) UU LLAJ :

- 1) pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan;
- 2) pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas”.

Selain itu, Pasal 240 UU LLAJ mengatur bahwa Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan: ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas. Dengan demikian, apabila kecelakaan terjadi dikarenakan ketidaklayakan jalan, maka yang bertanggung jawab adalah pihak yang bertugas menyediakan kelayakan jalan bagi para pengguna jalan, yaitu Pemerintah selaku Penyelenggara Jalan. Kewajiban Penyelenggara jalan, antara

lain menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan (Pasal 238 ayat (1) UU LLAJ). Korban dari kecelakaan lalu lintas dapat menuntut Penyelenggara Jalan secara Pidana, baik itu dalam kecelakaan lalu lintas ringan, sedang, maupun berat. (Pasal 230 UU LLAJ).<sup>141</sup>

Atas tuntutan Pidana, Penyelenggara Jalan dapat dikenakan sanksi Pidana sebagaimana ditentukan dalam UU LLAJ berikut ini:

Pasal 273 UU LLAJ:

- 1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan

---

<sup>141</sup>Feti Rakhmani, "Tanggung Jawab Pemerintah Akibat Kerusakan Jalan Terhadap Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Pasal 238 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan", melalui <http://www.researchgate.com>, diakses tanggal 19 Februari 2019, halaman 36.

pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).

- 4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).”

Untuk mengetahui kapan penyelenggara jalan dapat dimintai pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan lalu lintas akibat jalan yang rusak berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat diketahui apakah unsur-unsur dari ketentuan pasal 273 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah terpenuhi. Pasal 273 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa;

- 1) Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1)<sup>142</sup> sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

---

<sup>142</sup>Pasal 24 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa Penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki Jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas.

- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- 4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2)<sup>143</sup> dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Berdasarkan uraian pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, dapat dilihat bahwa tindak pidana yang diatur dalam pasal tersebut merupakan tindak pidana materiil.<sup>144</sup> Artinya tindak pidana yang dilarang dalam pasal 273 tersebut adalah tindak pidana yang menimbulkan akibat kecelakaan. Dengan demikian tindak pidana materiil adalah tindak pidana yang dirumuskan dengan melarang suatu perbuatan yang dapat menimbulkan akibat atau disebut akibat terlarang.<sup>145</sup> Terjadinya suatu perbuatan tidak bergantung pada selesainya perbuatan tersebut akan tetapi apakah pada wujud perbuatan tersebut telah menimbulkan akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.<sup>146</sup>

---

<sup>143</sup>Dalam hal belum dapat dilakukan perbaikan Jalan yang rusak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

<sup>144</sup>Dilihat dari cara merumuskannya, tindak pidana dapat dibedakan antara (1) tindak pidana yang dirumuskan secara formil, disebut dengan tindak pidana formil (*formeel delicten*), dan (2) tindak pidana yang dirumuskan secara materiil, disebut dengan tindak pidana materiil (*materiel delicten*). Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, Cet. Ke-5, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2011, halaman 213.

<sup>145</sup>*Ibid*, halaman 213-214.

<sup>146</sup>Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, halaman 19.

Terwujudnya tindak pidana materiil oleh penyelenggara jalan berdasarkan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara sempurna adalah apabila ada akibat berupa kecelakaan lalu lintas di jalan yang timbul dari perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak. Untuk menentukan apakah kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh perbuatan penyelenggara jalan, maka dapat dilihat dari kronologis kejadian tersebut, apabila terdapat hubungan kausal antara perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan rusak dengan akibat yang ditimbulkan.<sup>147</sup> Dengan demikian dalam menentukan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan berdasarkan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ajaran kausalitas menjadi sangat penting, karena akan menunjukkan perbuatan mana yang sebenarnya yang harus dianggap sebagai penyebab dari kecelakaan lalu lintas di jalan.<sup>148</sup>

Sebagaimana yang telah dibahas pada sub bab sebelumnya, bahwa perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak tersebut merupakan perbuatan pasif, sehingga termasuk tindak pidana pasif yang disebut *delicta omissionis*. Delik omisionis (*delicta omissionis*) terbagi atas delik omisi yang sebenarnya (yang murni), yang lazim disebut *delicta*

---

<sup>147</sup>Dalam hal terwujudnya tindak pidana materiil secara sempurna diperlukan 3 syarat esensial, yaitu: a. Terwujudnya tingkah laku; b. Terwujudnya akibat (akibat konstitutif atau constitutief gevolg); dan c. Ada hubungan kausal (*causal verband*) antara wujud tingkah laku dengan akibat konstitutif. Adami Chazawi, *Loc. Cit.*

<sup>148</sup>Mahrus Ali, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Cet. ke-2, Jakarta: Sinar Grafika, 2012, halaman 106.

*omissionis* dan delik *omisionis* yang tidak murni, sering disebut *delicta commissioinis per omissionem commissa*.

*Delicta omissionis* (delik omisionis yang murni), ialah delik-delik, perbuatan pidana atau tindak pidana yang oleh pembuat undang-undang dirumuskan demikian dengan kata lain dinyatakan hanya dapat diwujudkan dengan perbuatan passif, tidak berbuat atau mengabaikan kewajiban hukum, dimana seharusnya ia berbuat aktif. Misalnya pasal-pasal 164-165, 224, 522, 523, 529, 531 KUHP. Sedangkan delik omisi yang tidak murni yang lazim dinamakan *oneigenlijke omisidelicthen* atau *delicta commissioinis per omissionem commissa*, ialah delik yang dapat diwujudkan dengan perbuatan aktif atau perbuatan passif dengan kata lain dapat terjadi karena perbuatan (*handeling*) atau pengabaian (*nalaten*).<sup>149</sup>

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat dikatakan bahwa perbuatan penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan tersebut merupakan perbuatan pengabaian (*nalaten*) terhadap kewajiban untuk memperbaiki jalan yang rusak. Dengan demikian perbuatan penyelenggara tersebut termasuk delik omisi yang tidak murni (*delicta commissioinis per omissionem commissa*). Maka apakah ajaran kausalitas berlaku juga untuk tindak pidana pasif yang tidak murni?

Untuk tindak pidana pasif murni (*delicta omissionis*), terwujudnya tindak penting akibat, atau tidak bergantung pada akibat. Misalnya pada pasal 304 atau 522 KUHP, terwujudnya perbuatan membiarkan (Pasal 304 KUHP) atau tidak

---

<sup>149</sup> Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana I*, Jakarta: Sinar Grafika, 2010, halaman 213-214

datang (Pasal 522 KUHP) maka tindak pidana itu telah terjadi secara sempurna. Lain halnya dengan tindak pidana pasif yang tidak murni (*delicta commissionis per omissionem commissa*). Pada tindak pidana pasif yang tidak murni ini, akibat menjadi sangat penting. Tindak pidana pasif yang tidak murni adalah berupa tindak pidana pasif yang terjadi pada tindak pidana materiil. Sebagaimana diketahui bahwa pada tindak pidana materiil tertentu dapat terjadi dengan tidak berbuat.<sup>150</sup>

Berdasarkan uraian pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, maka tindak pidana materiil yang dilakukan oleh penyelenggara jalan merupakan tindak pidana pasif yang tidak murni. Artinya bahwa terwujudnya tindak pidana oleh penyelenggara jalan yaitu dengan “tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak” atau “tidak memberi tanda pada jalan yang rusak” yang dapat menimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian dalam tindak pidana tersebut, unsur akibat menjadi sangat penting dalam hal penentuan untuk terwujudnya suatu tindak pidana yang dilakukan oleh penyelenggara jalan. Namun apakah perbuatan penyelenggara jalan yang mengabaikan kewajiban tersebut dapat menimbulkan akibat tersebut dapat dipidana?

Van Hamel menyatakan bahwa: seseorang yang tidak berbuat, ia tidak dapat dianggap menyebabkan suatu akibat, apabila dia tidak mempunyai kewajiban hukum untuk berbuat (*als de dader de rechtsplicht heft om te doen*). Kewajiban hukum yang dimiliki seseorang yang pada waktu dan keadaan tertentu

---

<sup>150</sup>Adami Chazawi, *Op. Cit.*, halaman 228.

diwajibkan oleh hukum harus berbuat. Apabila karena hukum seseorang wajib berbuat, dan kemudian dia tidak berbuat yang menimbulkan akibat, maka sebab dari akibat itu adalah terletak pada dimilikinya kewajiban hukum tersebut.<sup>151</sup>

Kewajiban hukum yang dimiliki oleh penyelenggara jalan merupakan kewajiban yang ditetapkan oleh hukum, yaitu kewajiban berdasarkan pasal 24 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini berarti bahwa penyelenggara jalan mempunyai kewajiban untuk segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak serta memberi tanda pada jalan yang rusak apabila belum bisa diperbaiki. Dengan demikian, maka kewajiban hukum yang dimiliki oleh penyelenggara jalan tersebut merupakan sebab dari kecelakaan lalu lintas di jalan.

Akan tetapi perlu untuk diperhatikan bahwa dalam ketentuan pasal 24 dan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat alasan pembenar<sup>152</sup> yang dapat menghapuskan pidana. Dimana apabila penyelenggara jalan telah memberi tanda pada jalan yang rusak (sampai waktu yang tidak ditentukan) kemudian terjadi kecelakaan, maka ketentuan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak dapat dipakai untuk mempertanggungjawabkan penyelenggara jalan.

---

<sup>151</sup>Kewajiban hukum timbul dari 3 macam, yaitu: (1) pekerjaan atau jabatan, (2) ditetapkan oleh hukum, dan (3) kepatutan yang diakui dan dijunjung tinggi oleh masyarakat. *Ibid*, hlm 231.

<sup>152</sup>Dalam ilmu hukum pidana hal ini disebut dengan alasan pembenar (*justification of crime*), yang dibedakan dengan alasan-alasan penghapus kesalahan. Dengan demikian, alasan penghapus sifat melawan hukumnya suatu perbuatan adalah alasan pembenar yang menghapuskan pidana dengan membenarkan perbuatan yang pada pokoknya tindak pidana. Alasan pembenar adalah alasan yang menghapus sifat melawan hukumnya perbuatan, sehingga apa yang dilakukan oleh terdakwa lalu menjadi perbuatan yang patut dan benar. Baca Mahrus Ali, *Op. Cit*, halaman 151.

Dengan “memberi tanda” pada jalan yang rusak merupakan alasan penghapus sifat melawan hukum bagi perbuatan penyelenggara jalan, sehingga dengan alasan tersebut menyebabkan perbuatan penyelenggara jalan sekalipun telah memenuhi isi rumusan pasal 273 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (mengenai tindak pidana materiil), tetapi kemudian karena alasan-alasan tersebut, perbuatan penyelenggara jalan yang mengabaikan kewajiban itu menjadi dibenarkan. Dalam hal ini sifat melawan hukum yang ada pada perbuatan penyelenggara jalan tersebut menjadi hilang karena adanya alasan-alasan tadi. Perbuatan tersebut menjadi perbuatan yang patut dan benar.<sup>153</sup>

Dalam kasus kecelakaan yang di alami oleh Alm. Santun Silaban hingga korban meninggal dunia karena masuk kedalam jurang. Sebelum kecelakaan yang di alami oleh Alm. Santun Silaban banyak juga masyarakat yang mengalami kecelakaan di tempat tersebut. Walaupun Pemerintah Kepala Daerah Kota Pematang Siantar dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kota Pematang Siantar sudah mendapatkan laporan dari Lurah Bane mengenai kerusakan jalan tersebut sebelumnya terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan Alm. Santun Silaban meninggal dunia.

Kerusakan parah dan longsor akibat bencana alam di Jalan Suri-suri simpang jalan Sungkit Kelurahan Bane Kecamatan Siantar Utara Kota Pematang Siantar rusak berat badan jalan longsor sudah dianggarkan perbaikannya pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Pematang Siantar Tahun 2013.

---

<sup>153</sup>*Ibid.*

Namun Pemerintah Kepala Daerah Kota Pematang Siantar dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kota Pematang Siantar tidak segera memperbaikinya.

Kasus kecelakaan yang disebabkan oleh kerusakan jalan, Pemerintah dalam hal ini Kepala Pemerintah Kota harus bertanggung jawab, sebagaimana diatur dalam Pasal 236 ayat (1) Undang-Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

“(1) Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan”.

Menurut Putusan Mahkamah Agung Nomor 21/Pdt.G/2013/PN.Pms, dari beberapa bukti surat yang di ajukan sebagai barang bukti oleh keluarga Santun Silabant, Hakim mengabulkan kerugian materiil sebagai berikut:

1. Perbaikan motor merk Honda Spacy sebesar Rp502.000 (lima ratus dua ribu rupiah);
2. Biaya visum administrasi dan perbaikan formalin sebesar Rp2.050.000 (dua juta lima puluh ribu rupiah)
3. Pembelian peti jenazah Rp1.500.000 (satu juta lima ratus ribu rupiah)
4. Kwitansi pembayaran video dan foto sebesar Rp4.500.000,00 (empat juta lima ratus ribu rupiah),
5. Kwitansi biaya catering makanan dan peralatan sebesar Rp16.500.000,00 (enam belas juta lima ratus ribu rupiah).

Sehingga jumlah keseluruhannya adalah Rp 25.052.000,00 (dua puluh lima juta lima puluh dua ribu rupiah). Dalam kerugian immateriil Hakim tidak

mengabulkan karena tidak adanya rincian kerugian yang dialami oleh para Keluarga Alm. Santun Silaban, dan hakim menghapuskan uang paksa yang diinginkan oleh keluarga Alm. Santun Silaban.

Dalam beberapa kasus gugatan karena adanya korban karena jalan rusak, hakim selalu mendasarkannya pada Pasal 273 UU LLAJ, yaitu:

- (1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- (2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- (3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- (4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan

atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Pada pengaturan ini, dapat dilihat bahwa subjek hukum pidana adalah penyelenggara jalan. Dengan demikian, dalam hal terdapat jalan yang rusak, kemudian tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak tersebut, sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan korban luka ringan atau luka berat atau kematian, dan/ atau kerusakan kendaraan dan/ atau barang, maka penyelenggara jalan dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana. Demikian halnya apabila penyelenggara jalan tidak memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki, maka penyelenggara jalan pun dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.

Pada prinsipnya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan tanggung jawab negara. Hal ini nyata dalam ketentuan Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa “Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.” Mengenai pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya yang bertanggung jawab di bidang jalan, pada Pasal 5 ayat (3) huruf a disebutkan bahwa pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan; yang dalam hal ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).

Dari pengaturan diatas, dapat disimpulkan bahwa mengenai siapa yang dapat dimintakan pertanggungjawaban secara pidana, adalah kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang secara institusional adalah

departemen pekerjaan umum, yang mana pada lingkup provinsi, kabupaten dan kota adalah berupa dinas pekerjaan umum. Demikian halnya dalam penyediaan perlengkapan jalan, pihak yang dapat dimintakan pertanggungjawaban adalah Pemerintah untuk Jalan Nasional; Pemerintah Provinsi untuk Jalan Provinsi; Pemerintah Kabupaten/Kota untuk Jalan Kabupaten/ Kota dan Jalan Desa; serta Badan Usaha Jalan Tol untuk Jalan Tol. Dengan demikian, maka subjek hukum pidana dalam tindak pidana yang disebutkan pada Pasal 273 adalah berupa badan hukum publik.

Dalam hal kapan atau pada kondisi yang bagaimanakah tindak pidana tersebut diatas dapat dikatakan bahwa telah dilakukan oleh badan hukum publik, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini tidak memberikan pengaturan. UU ini hanya membatasi pengaturan terhadap korporasi yang berupa Perusahaan Angkutan Umum saja, dan seolah-olah ketentuan ini tidak berlaku bagi bentuk korporasi yang lain, terlebih bagi badan hukum publik. Pengaturan ini pun hanya sebatas pada siapa saja yang dapat dipertanggungjawabkan dan bentuk pidana yang dapat dijatuhkan. Hal ini diatur pada Pasal 315, yaitu sebagai berikut:

- 1) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/ atau pengurusnya;
- 2) Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak

dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini;

- 3) Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Pada ketentuan Pasal 315 ayat (1), dapat dimaknai bahwa suatu tindak pidana dapat dikatakan merupakan tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi apabila suatu tindak pidana dilakukan oleh korporasi. Lebih lanjut mengenai pihak yang dapat dipertanggungjawabkan secara pidana, adalah korporasi dan/atau pengurus dari korporasi tersebut. Dengan demikian, pertanggungjawaban pidana dapat dijatuhkan kepada pengurus saja, korporasi saja ataupun pengurus dan korporasi.

Mengenai ancaman pidana pokok berupa denda yang dapat dijatuhkan kepada korporasi, adalah maksimal tiga kali lipat dari ancaman pidana bagi pengurus korporasi atau subjek pidana berupa orang per orang. Penjatuhan pidana pokok berupa denda tentunya mutlak dijatuhkan karena tidak mungkin bagi korporasi dapat dijatuhkan pidana pokok berupa pidana penjara. Hal ini sebagaimana yang disampaikan oleh Barda Nawawi Arief bahwa pada dasarnya korporasi dapat dipertanggungjawabkan sama dengan orang pribadi, namun ada beberapa pengecualian yaitu:

1. Dalam perkara-perkara yang menurut kodratnya tidak dapat dilakukan oleh korporasi, misalnya bigami, perkosaan, sumpah palsu;

2. Dalam perkara yang dapat dikenakan, satu-satunya pidana yang tidak mungkin dikenakan kepada korporasi misalnya adalah pidana penjara atau pidana mati.<sup>154</sup>

Berdasarkan ketentuan tersebut, maka badan hukum publik tidak dapat dipidana penjara, meskipun secara hukum dinyatakan bersalah karena lalai atau secara sengaja membiarkan jalan rusak dan tidak memperbaikinya atau memberi tanda bahwa jalan tersebut rusak atau berbahaya bagi pengendara untuk dilalui.

---

<sup>154</sup>Barda Nawawi Arief, *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2011, halaman 40.

## BAB IV

### KEBIJAKAN HUKUM PIDANA TERHADAP KORBAN YANG MENGALAMI KECELAKAAN AKIBAT KERUSAKAN JALAN

#### A. Kajian tentang Kebijakan Hukum Pidana

Ditinjau dari sudut hukum tata negara, negara adalah suatu organisasi kekuasaan, dan organisasi itu merupakan tata kerja dari pada alat-alat kelengkapan negara yang merupakan suatu keutuhan, tata kerja dimana melukiskan hubungan serta pembagian tugas dan kewajiban antara masing-masing alat perlengkapan negara itu untuk mencapai suatu tujuan yang tertentu.<sup>155</sup> Dalam pandangan Woodrow Wilson, negara adalah orang-orang yang diatur menurut hukum dalam batas wilayah teritorial tertentu.<sup>156</sup>

Apabila ditinjau dari sudut hakikat negara, negara adalah suatu wadah daripada suatu bangsa yang diciptakan oleh negara untuk batas wilayah dalam suatu mencapai cita-cita atau tujuan bangsanya atau dapat juga dikatakan bahwa tujuan negara berhubungan dengan hakikat suatu negara.<sup>157</sup> Tujuan suatu negara sesungguhnya adalah cita-cita idiil suatu negara yang ingin di wujudkan negara tersebut melalui tata cara ataupun sistematika instrumen hukum yang ada di negara tersebut. Menurut Roger Soltau tujuan negara ialah memungkinkan

---

<sup>155</sup>Soehino, *Ilmu Negara*, Yogyakarta: Liberty, 1980, halaman 140.

<sup>156</sup>C.F. Strong, 2010, *Konstitusi-Konstitusi Politik Modern Studi Perbandingan tentang Sejarah dan Bentuk*, Bandung: Nusa Media, 2010, halaman 6.

<sup>157</sup>Soehino, *Op. Cit*, halaman 146.

rakyatnya berkembang serta menyelenggarakan daya ciptanya sebebas mungkin.<sup>158</sup>

Sesuai dengan Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 bahwa Indonesia sebagai sebuah Negara hukum memang sangat relevan jika hukum Indonesia adalah hukum yang dibentuk berdasar nilai-nilai kepribadian bangsa yakni Pancasila.<sup>159</sup> Realitas menunjukkan bahwa hukum positif Indonesia saat ini, lebih dominan masih sangat terpengaruh atau terjiwai oleh nilai kebarat-baratan yang ini semua terjadi sebagai efek dari penjajahan Belanda di Indonesia selama ratusan tahun.<sup>160</sup>

Berangkat dari pemikiran bahwa Pancasila merupakan ideologi negara, sehingga dijadikan landasan dalam kehidupan bernegara. Roda penggerak kehidupan bernegara ditentukan oleh politik hukum dalam produk politik hukum yaitu peraturan perundang-undangan, yang dirancang, disusun, dan dibentuk oleh *Legislator*. Sejalan dengan hal tersebut, menurut Djwandono sebagaimana dikutip oleh Mulyono, menyatakan bahwa “operasionalisasi nilai Pancasila, dalam bentuk pedoman atau norma, berlangsung melalui perangkat hukum dan perundang-undangan pada berbagai tingkatan sesuai dengan sistem yang ditetapkan.”<sup>161</sup>

Secara terminologi kebijakan berasal dari istilah “*policy*” (Inggris) atau “*politiek*” (Belanda). Terminologi tersebut dapat diartikan sebagai prinsip-

---

<sup>158</sup>Ni'matul Huda, *Ilmu Negara*, Jakarta: Rajawali Press, 2013, halaman 54.

<sup>159</sup>M. Ali Mansyur, “Membangun Hukum Indonesia Yang Berkarakter”, dalam *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Volume 1, Nomor 3, September-Desember 2014, halaman 252.

<sup>160</sup>Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000, halaman 218.

<sup>161</sup>Mulyono, “Pancasila Sebagai Orthodoxi Dan Orthopraxis Dalam Kehidupan Berbangsa Dan Bernegara”, dalam *Jurnal Humanika*, Volume 23, Nomor 2, Tahun 2016, halaman 16.

prinsip umum yang berfungsi untuk mengarahkan pemerintah (termasuk penegak hukum) dalam mengelola, mengatur atau menyelesaikan urusan-urusan publik, masalah-masalah masyarakat atau bidang-bidang penyusunan peraturan perundang-undangan dan mengalokasikan hukum/peraturan dalam suatu tujuan (umum) yang mengarah pada upaya mewujudkan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat (Warga Negara).<sup>162</sup>

Politik hukum erat kaitannya dengan kebijakan publik, karena berada dalam ranah yang sama yaitu sama-sama berada di bidang politik, namun posisi dan peranannya berbeda. Politik hukum (*legal policy, recht politik*) adalah kebijakan yang menetapkan sistem dan perangkat hukum yang akan diberlakukan di dalam negara. Sedangkan kebijakan publik (*public policy*) adalah kerangka pikir dan rumus kebijakan tentang tata cara pelayanan untuk memenuhi kepentingan umum, baik mengenai kepentingan negara maupun kepentingan masyarakat.<sup>163</sup>

Padmo Wahjono dalam bukunya *Indonesia Negara Berdasarkan atas Hukum* mendefinisikan politik hukum sebagai kebijakan dasar yang menentukan arah, bentuk maupun isi dari hukum yang akan dibentuk.<sup>164</sup> Definisi ini masih bersifat abstrak dan kemudian dilengkapi dengan sebuah artikelnya yang berjudul *Menyelisik Proses Terbentuknya Perundang-Undangan*, yang dikatakan bahwa politik hukum adalah kebijakan penyelenggara negara tentang apa yang dijadikan

---

<sup>162</sup>Lilik Mulyadi, *Bunga Rampai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*, PT. Bandung : Alumni, 2008, halaman. 389.

<sup>163</sup>M. Solly Lubis, *Politik Hukum dan Kebijakan Publik*, Bandung: Mandar Maju, 2015, halaman 3.

<sup>164</sup>Padmo Wahjono, *Indonesia Negara Berdasarkan atas Hukum*, Cet. II, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986, halaman 160.

kriteria untuk menghukumkan sesuatu. Dalam hal ini kebijakan tersebut dapat berkaitan dengan pembentukan hukum, penerapan hukum dan penegakannya sendiri.<sup>165</sup>

Sunaryati Hartono dalam bukunya *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional* melihat politik hukum sebagai sebuah alat (*tool*) atau sarana dan langkah yang dapat digunakan oleh pemerintah untuk menciptakan sistem hukum nasional yang dikehendaki dan dengan sistem hukum nasional itu akan diwujudkan cita-cita bangsa Indonesia.<sup>166</sup>

Wilayah kerja politik hukum dapat meliputi pelaksanaan ketentuan hukum yang telah ada secara konsisten, proses pembaruan dan pembuatan hukum, yang mengarah pada sikap kritis terhadap hukum yang berdimensi *ius constitutum*<sup>167</sup> dan menciptakan hukum yang berdimensi *ius constituendum*<sup>168</sup> serta pentingnya penegasan fungsi lembaga dan pembinaan para penegak hukum.

---

<sup>165</sup>Padmo Wahjono, , “Menyelisik Proses Terbentuknya Perundang-Undangan”, dalam *Forum Keadilan*, Nomor 29 April 1991, halaman 65.

<sup>166</sup>Sunaryati Hartono, *Politik Hukum Nasional Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Bandung: Alumni, 1991, halaman 1. Satjipto Rahardjo mendefinisikan politik hukum sebagai aktivitas memilih dan cara yang hendak dipakai untuk mencapai suatu tujuan sosial dan hukum tertentu dalam masyarakat. Lihat Satjipto Rahardjo, *Op. Cit*, halaman 35. Abdul Hakim Garuda Nusantara mendefinisikan politik hukum adalah kebijakan hukum (*legal policy*) yang hendak diterapkan atau dilaksanakan oleh suatu pemerintahan negara tertentu. Lihat Mahfud MD (1), 2010, *Membangun Politik Menegakkan Konstitusi*, Rajawali Pers, Jakarta, halaman 15.

<sup>167</sup>*Ius constitutum* berasal dari bahasa Latin yang artinya hukum yang telah ditetapkan, atau hukum yang berlaku, yakni berlaku di suatu tempat tertentu pada waktu yang tertentu pula. Suatu unsur dikatakan ketentuan hukum yang berlaku atau bukan menentukan apakah seorang petugas atau aparat hukum yang menghadapi perubahan kehidupan dalam masyarakat perlu melakukan politik hukum. Lihat Abdul Latif, Hasbi Ali, *Politik Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2010, halaman 68.

<sup>168</sup>*Ius constituendum* secara harfiah berarti hukum yang seharusnya berlaku, yang meliputi dua pengertian, yaitu apa dan bagaimana penetapan hukum itu. *Ius constituendum* meliputi apakah hukum dan ketentuan hukum itu, bagaimana perumusan ketentuan hukum itu, bagaimana fungsi bahasa dalam perumusan ketentuan hukum itu, dan bagaimana isi ketentuan hukum itu.

William Zevenbergen sebagaimana dikutip oleh Latif dan Ali mengutarakan bahwa politik hukum mencoba menjawab pertanyaan, peraturan-peraturan hukum mana yang patut untuk dijadikan hukum. Perundang-undangan itu sendiri merupakan bentuk dari politik hukum (*legal policy*).<sup>169</sup> Dalam praktiknya politik hukum selalu diidentikkan dengan kebijakan berupa pembentukan peraturan perundang-undangan. Arah pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan politik hukum sebagai alat Negara mencapai tujuannya.

Secara umum politik hukum merupakan kebijakan-kebijakan hukum pemerintah dalam yang akan dikeluarkan dalam bentuk kebijakan-kebijakan dan peraturan-peraturan seperti undang-undang, Perpu, PP, Perpres, Perda. Pembentukan kebijakan hukum dijalankan oleh lembaga-lembaga yang berwenang untuk mengeluarkan kebijakan hukum berdasarkan cita Negara, cita hukum dan tujuan Negara yang terdapat dalam konstitusi suatu Negara atau hukum dasar yang dijadikan dasar rujukan dalam pembentukan peraturan perundang-undangan.<sup>170</sup>

Politik hukum nasional bisa meliputi: 1) pelaksanaan ketentuan hukum yang telah ada secara konsisten; 2) pembangunan hukum yang pada intinya adalah pembaruan terhadap ketentuan hukum yang telah ada dan yang dianggap usang, dan penciptaan ketentuan hukum baru yang diperlukan untuk memenuhi tuntutan perkembangan yang terjadi dalam masyarakat; 3) penegasan fungsi lembaga

---

<sup>169</sup>*Ibid*, halaman 19.

<sup>170</sup>Abdul Wahab, "Politik Hukum Pembentukan Undang-Undang Di Indonesia Studi Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Badan Hukum Pendidikan". *Tesis*. Jakarta: Fakultas Hukum Program Magister Ilmu Hukum Universitas Indonesia, 2012, halaman 22.

penegak atau pelaksana hukum dan pembinaan anggotanya; dan 4) meningkatkan kesadaran hukum masyarakat menurut persepsi kelompok elit pengambil kebijakan.<sup>171</sup>

Keempat faktor tersebut menjelaskan secara utuh tentang wilayah kerja politik hukum yang mencakup teritorial berlakunya politik hukum dan proses pembaruan dan pembuatan hukum, dengan sikap kritis terhadap hukum yang berdimensi *ius constitutum* dan menciptakan hukum yang berdimensi *ius constituendum*.<sup>172</sup> Arief Budiman mengatakan bahwa pemerintah dalam mengeluarkan kebijakan tidak semata-mata ditentukan oleh pemerintah secara mandiri, tetapi tetap ditentukan oleh “*kondisi struktural*”<sup>173</sup> dari pemerintahan sendiri.

Pada dasarnya politik hukum merupakan suatu kajian yang tidak hanya berbicara pada tataran proses dari hukum-hukum yang akan dan sedang diberlakukan tetapi juga mencakup pula hukum-hukum yang telah berlaku. Politik hukum ini mempunyai tujuan praktis untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik dan untuk memberi pedoman, tidak hanya kepada pembuat undang-undang, tetapi juga pengadilan yang menetapkan

---

<sup>171</sup>M. Ilham F. Putuhena, “Politik Hukum Perundang-Undangan: Mempertegas Reformasi Legislasi Yang Progresif”, dalam *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 2, Nomor 3, Desember 2013, halaman 384.

<sup>172</sup>Imam Syaukani, A. Ahsin Thohari, *Dasar-Dasar Politik Hukum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2006, halaman 31.

<sup>173</sup>Kondisi struktural dari negara meliputi: *pakta dominasi* dari kekuatan-kekuatan masyarakat yang ada dengan negara di mana pengaturan kekayaan-yakni siapa yang mendapat apa dan berapa banyak, serta cara-cara mendapatkan kekayaan itu diatur. Dengan kata lain kondisi struktural meliputi aspek-aspek hubungan sosial, politik, dan ekonomi. Perlu dicatat juga bahwa dalam konsep kondisi struktural ini, termasuk juga kekuatan-kekuatan internasional yang berpengaruh pada pengaturan kekayaan dan pakta dominasi ini di sebuah negara tertentu. Bantuan ekonomi dan militer dari negara-negara adidaya dan lembaga-lembaga keuangan internasional untuk mendukung sebuah negara tentunya merupakan kondisi yang memperkokoh kekuasaan negara yang dibantu. Lihat Arief Budiman, *Teori Negara; Negara, Kekuasaan dan Ideologi*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1997, halaman 90-93.

undang-undang dan juga kepada para penyelenggara pelaksana putusan pengadilan. Pembentukan kebijakan hukum didasarkan pada cita hukum, cita-cita dan tujuan negara yang termaktub di dalam konstitusi.

Menurut Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto politik hukum mencakup perbuatan memilih nilai-nilai dan menerapkan nilai-nilai.<sup>174</sup> Berdasarkan pendapat tersebut maka politik hukum nasional adalah pedoman pembentuk peraturan perundang-undangan supaya sesuai dengan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Pancasila harus menjadi dasar dalam pembuatan dan penciptaan hukum yang ada di Indonesia.

Sebagai ideologi negara Pancasila menjadi *rechtsidee* (cita hukum)<sup>175</sup> bintang pemandu yang menjadi dasar asumsi hukum dan orientasi kemana bangsa dan negara harus dibangun. Menurut Notonegoro, sebagaimana dikutip oleh Prasetyo dan Barkatullah, Pancasila menjadi cita hukum karena kedudukannya sebagai pokok kaidah fundamental negara (*staatsfundamentalnorm*) yang mempunyai kekuatan sebagai *grandnorm*.<sup>176</sup> Posisi ini mengharuskan pembentukan dan penegakan hukum positif ditujukan untuk mencapai ide-ide dalam Pancasila, serta dapat digunakan untuk menguji hukum positif. Sebagai

---

<sup>174</sup>Purnadi Purbacaraka dan Soerjono Soekanto, dalam Zen Zanibar, “Degulasi dan Konfigurasi Politik di Indonesia Suatu Tinjauan dari Sudut Hukum Tata Negara”. *Tesis*. Jakarta: Universitas Indonesia, 1997, halaman 58.

<sup>175</sup>Bernard Arief Sidharta menjelaskan apa yang dimaksud dengan cita hukum adalah gagasan, cita, karsa, cipta dan pikiran berkenaan dengan hukum atau persepsi tentang makna hukum, yang dalam intinya terdiri dari tiga unsur: keadilan, kehasilgunaan dan kepastian hukum. Cita hukum itu terbentuk dalam pikiran dan sanubari manusia sebagai produk berpadunya pandangan hidup, keyakinan keagamaan dan kenyataan masyarakat yang diproyeksikan pada proses pengkaidahan perilaku warga masyarakat yang mewujudkan tiga unsur tersebut. Lihat Lusiana Tijow, “Mendesain Teori Hukum Pancasila”, dalam *Jurnal Hukum Legalitas*, Volume 8, Nomor 2, Oktober 2015, halaman 100.

<sup>176</sup>Teguh Prasetyo, Abdul Halim Barkatullah, *Filsafat, teori & Ilmu Hukum, Pemikiran menuju Masyarakat yang Berkeadilan dan Bermartabat*, 2014, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, halaman 384.

*staatsfundamentalnorm* maka pembentukan hukum, penerapan dan pelaksanaannya tidak dapat dilepaskan dari nilai-nilai Pancasila.<sup>177</sup>

Pada hakikatnya Pancasila juga berkedudukan sebagai *philosophische grondslag* dan sumber tertib hukum Indonesia. Dalam filsafat hukum suatu sumber hukum meliputi dua macam pengertian, yaitu: 1) sumber formal hukum yaitu sumber hukum ditinjau dari bentuk dan tata cara penyusunan hukum yang mengikat terhadap komunitasnya; 2) sumber material hukum, yaitu sumber hukum yang menentukan materi atau isi suatu norma hukum, berupa nilai-nilai misalnya nilai kemanusiaan, nilai ketuhanan, nilai keadilan dan dapat pula berupa fakta yaitu realitas perkembangan masyarakat, dinamika aspirasi masyarakat, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta budaya.<sup>178</sup>

Nilai-nilai religius, hukum moral dan hukum kodrat dalam Pancasila merupakan suatu sumber hukum material bagi hukum positif di Indonesia. Pancasila menentukan isi dan bentuk peraturan perundang-undangan di Indonesia yang tersusun secara hierarkis. Pancasila menjamin sinkronisasi dan harmonisasi dan menihilkan kontradiksi diantara berbagai peraturan perundang-undangan secara vertikal maupun horisontal. Konsekuensinya, jika terjadi suatu inkonstitusionalitas (*unconstitutionality*) dan ketidaklegalan (*illegality*), maka norma hukum yang lebih rendah itu batal demi hukum.<sup>179</sup>

---

<sup>177</sup>*Ibid.*

<sup>178</sup>Lusiana Tijow, *Op. Cit.*, halaman 113.

<sup>179</sup>Hal ini sesuai dengan teori dari Hans Nawiasky mengenai susunan norma hukum. Susunan tersebut adalah: 1) norma fundamental negara (*staatsfundamentalnorm*) yaitu Pancasila; 2) Aturan dasar negara (*staatsgrudgezetz*) yaitu Undang-Undang Dasar 1945; 3) Undang-Undang Formal (*Formal Gezetz*) yaitu UU dan Perpu; 4) Peraturan pelaksana atau peraturan otonom (*veradnung enautonome satzung*) yaitu mulai dari peraturan pemerintah sampai peraturan kepala bupati/walikota.*Ibid*, halaman 114.

Pancasila merupakan asas yang menjadi pedoman dan pemandu dalam pembentukan UUD 1945, undang-undang dan peraturan lainnya. Pancasila merupakan norma fundamental yang membangun norma-norma hukum dibawahnya secara berjenjang, sehingga norma hukum yang ada dibawahnya tidak bertentangan dengan norma hukum yang lebih tinggi.

Politik hukum merupakan *legal policy* atau garis (kebijakan) resmi tentang hukum yang akan diberlakukan baik dengan pembuatan hukum atau norma baru maupun dengan penggantian hukum lama, dalam rangka mencapai tujuan negara. Dengan demikian, politik hukum merupakan pilihan tentang hukum-hukum yang akan diberlakukan sekaligus pilihan tentang hukum-hukum yang akan dicabut atau tidak diberlakukan yang kesemuanya dimaksudkan untuk mencapai tujuan negara seperti yang tercantum dalam Pembukaan UUD 1945.<sup>180</sup>

Merupakan suatu keharusan bagi suatu negara tatkala merumuskan suatu perundang-undangannya senantiasa memerhatikan pada aspek tujuan negara (*national interest*). Selain kesadaran hukum masyarakat sebagai landasan ideal dalam proses pembentukan peraturan perundang-undangan untuk dapat mencapai tujuan Negara tersebut, maka faktor politik hukum juga akan sangat menentukan. Peranan politik hukum dalam konteks sosio-antropologis memegang peranan yang sangat strategis. Melalui kaca mata politik hukum, hukum yang dibentukpun setidaknya akan menghasilkan faktor-faktor dan implikasi yang bersifat dualisme atau bernilai positif dan negatif dalam pembentukan, penerapan, dan

---

<sup>180</sup>Mahfud M.D. (2), 2012, *Politik Hukum di Indonesia*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, halaman 20.

keberlakuannya terhadap kepentingan masyarakat banyak sebagai respon dari kesadaran hukum masyarakat.<sup>181</sup>

Oleh karena itu perlu untuk diketahui tentang segi paradigmatik dimana terdapat dua landasan pokok yang harus menjadi pilar dalam pelaksanaan pembangunan politik hukum nasional, yaitu landasan idiil dan landasan operasional.<sup>182</sup>

Landasan idiil merupakan norma dasar kehidupan berbangsa dan bernegara, yaitu hukum yang berwatak Pancasila. Sedangkan landasan operasional terdiri atas, *pertama*, hukum yang adil dan mensejahterakan, yaitu hukum harus dijadikan sarana pembaruan untuk menyejahterakan masyarakat, oleh karena itu untuk membuat hukum yang adil dan menyejahterakan harus harmonis dan menyesuaikan dengan konsep negara kesejahteraan; *kedua*, hukum yang memperkuat demokrasi, yaitu membangun demokrasi harus dilandasi oleh konsep atau pola pikir mengenai bagaimana membumikan idealisme demokrasi yang berwajah keadaban ke dalam kehidupan politik praktis, oleh karena itu perlu fondasi hukum yang mencerminkan demokrasi yang rasional dengan muatan moral yang kental; *ketiga*, hukum yang melindungi HAM; *keempat*, hukum yang memperkuat NKRI, hal ini menjadi landasan dalam merancang (merencanakan, membahas, merumuskan dan menetapkan) berbagai produk hukum dengan segala tata urutan perundangan dalam sistem hukum nasional serta mengukuhkan politik hukum negara terhadap pemantapan NKRI, *kelima*, hukum yang berbhineka

---

<sup>181</sup>Wenda Hertanto, "Kesadaran Hukum Sebagai Aspek Dasar Politik Hukum Legislasi: Suatu Tinjauan Filsafat", dalam *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 4, Nomor 3, Desember 2015, halaman 472.

<sup>182</sup>Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2012, *Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional 2015-2019*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, halaman 56.

tunggal ika, yaitu hukum nasional yang akan diwujudkan harus memerhatikan perbedaan latar belakang sosial budaya dan perbedaan kebutuhan hukum yang dimiliki oleh kelompok tertentu, dengan tetap berpedoman pada Wawasan Nusantara dan tetap mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa; *keenam*, hukum yang melindungi bangsa dan tumpah darah Indonesia.<sup>183</sup>

Politik dan hukum adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan. Menurut Mahfud MD:

“Secara teoritis hubungan antara hukum dan politik memang dapat dibedakan atas tiga macam hubungan. Pertama, sebagai *das Sollen*, hukum determinan atas politik karena agenda politik harus tunduk pada aturan-aturan hukum. Kedua, sebagai *das sein*, politik determinan atas hukum karena dalam faktanya hukum merupakan produk politik sehingga hukum apapun yang ada di depan kita tak lain merupakan kristalisasi dari kehendak-kehendak politik yang saling bersaing. Ketiga, politik dan hukum berhubungan secara interdeterminan karena politik tanpa hukum akan zalim sedangkan hukum tanpa pengawalan politik akan lumpuh. Hukum dalam konteks ini diartikan sebagai undang-undang yang dibuat oleh lembaga legislatif, bukan hukum dalam arti lain seperti putusan pengadilan.”<sup>184</sup>

Pada tataran empiris, Mahfud MD berusaha menjelaskan hakekat politik hukum dengan langsung menggunakan pendekatan politik hukum dalam penelitiannya. Mahfud melihat hukum dari sisi yuridis-sosio-politis, yaitu menghadirkan sistem politik sebagai variabel yang mempengaruhi rumusan dan pelaksanaan hukum. Menurut Mahfud, hukum tidak bisa dijelaskan melalui pendekatan hukum semata, tetapi juga harus memakai pendekatan politis.<sup>185</sup>

---

<sup>183</sup>M. Iham F. Putuhena, “Politik Hukum Perundang-Undangan: Mempertegas Reformasi Legislasi Yang Progresif”, dalam *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 2, Nomor 2, Desember 2013, halaman 382.

<sup>184</sup>Mahfud MD (3), *Konstitusi dan Hukum dalam Kontroversi Isu*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010, halaman 69.

<sup>185</sup>Moh Mahfud MD, *Op. Cit.*, halaman 11.

Politik Hukum dapat dijabarkan sebagai kemauan atau kehendak negara terhadap hukum. Artinya, untuk apa hukum itu diciptakan, apa tujuan penciptaannya dan kemana arah yang hendak dituju. Politik Hukum adalah kebijakan pemerintah mengenai hukum mana yang akan dipertahankan, hukum mana yang akan diganti, hukum mana yang akan direvisi dan hukum mana yang akan dihilangkan. Dengan demikian melalui politik hukum negara membuat suatu rancangan dan rencana pembangunan hukum nasional di Indonesia. Pencapaian pembangunan hukum akan mendorong pencapaian tujuan hukum yang selanjutnya mengarah pada terciptanya tujuan negara.<sup>186</sup>

Tujuan hukum untuk menciptakan suatu keadilan, kemanfaatan, ketertiban dan kepastian hukum tidaklah dengan mudah dapat dipenuhi apabila di dalam setiap hukum yang ada terkandung tujuan negara. Pencapaian tujuan hukum akan mengarah atau menuju pada pencapaian tujuan negara. Sebagai sarana tercapainya tujuan negara, maka tujuan hukum harus tercapai terlebih dahulu sehingga tujuan negara akan terwujud dengan baik.

## **B. Kebijakan Hukum Pidana Terhadap Korban yang Mengalami Kecelakaan Akibat Kerusakan Jalan**

Transportasi sudah menjadi kebutuhan yang sangat vital untuk penunjang ditengah-tengah masyarakat didalam melaksanakan kegiatannya, terutama transportasi darat. Dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan, maka menyebabkan semakin banyak juga para pengguna kendaraan di jalan raya.

---

<sup>186</sup>Mia Kusuma Fitriana, "Peranan Politik Hukum Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia Sebagai Sarana Mewujudkan Tujuan Negara", melalui <http://www.portalgaruda.co.id>, diakses tanggal 20 Januari 2019 pukul 09.15 WIB.

Perkembangan kendaraan yang sangat pesat tidak hanya menimbulkan dampak positif, melainkan juga dapat menimbulkan dampak negatif salah satunya kecelakaan lalu lintas.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan beberapa faktor, seperti bertambahnya jumlah pengguna jalan raya tidak diimbangi dengan perkembangan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Selain itu, mudahnya masyarakat mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, beberapa disebabkan atas pengetahuan para pengemudi pengguna jalan raya yang kurang akan pemahaman tata cara berlalu lintas. Disamping itu, kondisi kendaraan yang tidak layak dan tidak memenuhi standar keamanan berkendara dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Menurut Bapak Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, tentang siapa yang dapat diminta Pertanggungjawaban Pidana, apakah Badan/ Dinas/ Instansi atau Pimpinan Tertinggi dari Badan/ Dinas/ Instansi atau Pejabat yang membidangi tentang jalan, dari Undang-undang dan Peraturan-peraturan yang ada, masih belum jelas bahwa siapa yang akan dipidana dalam hal kerusakan jalan.<sup>187</sup>

Banyaknya jalan yang rusak di Tanah Air menjadi pekerjaan rumah yang tidak ada hentinya bagi pemerintah. Kondisi jalan yang rusak sering menyebabkan kecelakaan, bahkan mengakibatkan jatuh korban. Bagi pemerintah baik pusat

---

<sup>187</sup> Wawancara dengan Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, pada tanggal 11 Maret 2019

maupun daerah perlu ‘alarm’ peringatan bahwa ada sanksi apabila membiarkan jalan rusak.

Aparat Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) atau Dinas Bina Marga/Dinas PU di daerah sesuai kewenangan jalan nasional, provinsi, kota/kabupaten, masih banyak yang tidak memahami akan jeratan hukum akan mengenai mereka, jika membiarkan jalan rusak tanpa dilakukan perbaikan segera.

Menurut Bapak Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, belum pernah ada terjadi suatu kecelakaan yang menimbulkan korban luka-luka ataupun korban meninggal dunia di Jalan Nasional khususnya di wilayah Sumatera Utara, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Sumatera Utara belum pernah mendapat tuntutan dari korban ataupun keluarga korban baik secara perdata maupun pidana.<sup>188</sup>

Kerusakan jalan sudah pasti terjadi dan bukan merupakan suatu kesalahan, karena setiap benda atau barang yang dipakai dimungkinkan akan mengalami kerusakan, yang tidak diinginkan adalah bahwa kerusakan yang terjadi tidak segera mendapatkan perbaikan, sehingga kerusakannya sampai pada ambang batas yang membahayakan para pengguna jalan. Semestinya kondisi jalan tidak akan semakin buruk seperti yang terjadi pada saat ini jika setiap muncul kerusakan langsung ditindaklanjuti dengan pemeliharaan yang baik, sehingga para pengguna jalan akan merasa aman dan nyaman dalam menggunakan fasilitas pemerintah.<sup>189</sup>

---

<sup>188</sup> Wawancara dengan Drs. R. A. Sriono, M.T., Kepala Seksi Preservasi Dan Peralatan Jalan, pada tanggal 11 Maret 2019

<sup>189</sup> Paratama Pangihut Tua, “Penegakan Hukum Terhadap Penyelenggara Jalan Yang Rusak Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Kota

Jalan yang rusak tentu saja memberikan halangan yang cukup berat bagi pengendara. Banyak kecelakaan yang terjadi karena buruknya kualitas jalan, misalnya jalan yang berlubang, jalan yang retak-retak dan jalan yang bergelombang. Setiap tahunnya angka kecelakaan yang terjadi karena jalan yang rusak hampir tidak berkurang kuantitasnya. Jalur lintas timur Sumatera merupakan salah satu ruas jalan yang sering terjadi kecelakaan, misalnya truk yang terbalik karena menghindari atau terperosok ke dalam lubang yang menganga sangat besar.

Meskipun aturan perundang-undangan telah memberikan rambu-rambu bahwa penyelenggara jalan dapat dipidana karena kelalaian atau sengaja membiarkan jalan rusak, melalui mekanisme pengadilan yang tentu saja cukup lama penyelesaiannya.

Dalam hal yang digugat secara pidana adalah sebuah badan hukum atau korporasi, maka badan hukum itu tidak mungkin untuk dipidana penjara, yang ada hanya pidana dalam bentuk denda. Penjatuhan pidana pokok berupa denda tentunya mutlak dijatuhkan karena tidak mungkin bagi korporasi dapat dijatuhkan pidana pokok berupa pidana penjara.

Pengaturan mengenai korporasi dalam Undang-Undang ini, menunjukkan pengaturan setengah hati terhadap pelaku tindak pidana berupa badan hukum publik. Hal ini nampak dari adanya ketentuan tindak pidana berupa korporasi, namun tidak memberikan pengaturan mengenai pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik. Apabila pengaturan pertanggungjawaban pidana bagi

---

Pekanbaru “, dalam *JOM Fakultas Hukum*, Universitas Riau, Volume I, No. 2 Oktober 2014, halaman 2-3.

korporasi yang secara khusus hanya disebutkan bagi Perusahaan Angkutan Umum ini akan diberlakukan juga bagi badan hukum publik, maka bentuk pidana tambahan yang dapat dijatuhkan, yaitu pembekuan sementara korporasi atau pencabutan izin operasional bagi korporasi, menjadi kurang relevan. Disamping itu, bentuk pidana yang dapat dijatuhkan bagi badan hukum publik juga kurang berorientasi pada pemulihan kepentingan korban yang telah dirugikan dengan adanya tindak pidana tersebut. Oleh karena itu, perlu dirumuskan lebih lanjut bentuk ancaman pidana yang berorientasi pada korban.

Berdasarkan uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa pertanggungjawaban pidana atas suatu tindak pidana yang dilakukan oleh badan hukum publik hanya dibebankan kepada pemimpin atau penanggung jawab tertinggi dalam badan hukum publik yang terkait, dan tidak kepada badan hukum publiknya. Dengan demikian, pengaturan ini menganut teori *vicarious liability*.

Dalam beberapa kasus yang menimpa korban akibat jalan rusak, hakim hanya memberikan sanksi pidana berupa denda kepada penyelenggara jalan dalam bentuk materi atau uang. Besaran penggantian kerugian juga diputuskan berdasarkan putusan pengadilan, yang mungkin saja tidak sebanding dengan harga kehilangan nyawa korban tersebut.

Dalam perspektif korban sebagaimana pengertian korban itu sendiri pasti mengalami penderitaan dan/atau kerugian, dari kerugian materi, luka ringan, luka berat, hingga meninggal dunia serta kerugian materi. Dalam realitanya penderitaan dan/atau kerugiannya juga dapat dialami secara bersama artinya selain

penderitaan *physic*, *pshychis*, dan kerugian materi.<sup>190</sup> Apalagi bagi korban meninggal dalam kasus kecelakaan tentu efeknya berimbas pada kehidupan keluarga yang ditinggalkan serta masa depan keluarganya.

Permasalahan yang dihadapi oleh korban kecelakaan juga dapat terjadi pada saat proses persidangan. Permasalahan yang dimaksud antara lain:

1. Hakim tidak akan mengabulkan permohonan ganti kerugian apabila pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan secara finansial tidak mampu;
2. Hakim hanya mengabulkan tuntutan korban atas kerugian yang nyata-nyata dirasakan antara lain biaya pengobatan, dan perbaikan kendaraan. Namun tidak mengganti kerugian atas akibat kecelakaan misalnya hilangnya pendapatan karena tidak masuk kerja atau hilangnya pekerjaan akibat korban mengalami cacat tetap dan tidak dapat lagi bekerja.
3. Apabila pihak yang diwajibkan memberikan ganti kerugian wanprestasi maka harus menempuh jalur gugatan perdata yang tentunya memakan waktu lama.
4. Apabila yang bertanggungjawab juga meninggal dunia maka korban tidak dapat menuntut kerugian kepada ahli warisnya. Kecuali yang bertanggungjawab adalah korporasi.
5. Korban akibat kecelakaan tunggal, misalnya kecelakaan akibat jalan yang berlubang dan rusak, tidak akan memperoleh ganti kerugian.<sup>191</sup>

Berdasarkan berbagai permasalahan serta kerugian yang dialami oleh korban yang meninggal sebagai akibat jalan yang rusak dirasa tidak memberikan rasa keadilan. Ganti kerugian yang didapat oleh keluarga korban tidak sebanding dengan kehilangan yang dialami oleh keluarga korban. Untuk mempidanakan badan hukum publik misalnya penyelenggara jalan tidak memungkinkan untuk

---

<sup>190</sup>Angkasa, "Perlindungan Hukum terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas dalam Perspektif Viktimologi". *Makalah*, disampaikan dalam *Training for Trainers and Victims Assistance* Lembaga Perlindungan Saksi dan Korban, tanggal 18-28 Maret 2013 di Cikopo Bogor, halaman 5.

<sup>191</sup>Apri Listiyanto, "Ambiguitas Penerapan *Restorative Justice* Terhadap Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban Jiwa", dalam *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 2, Nomor 2, Agustus 2013, halaman 201-202.

dilakukan. Oleh karena itu perlu adanya kebijakan hukum baru di masa depan terkait masalah ini.

KUHP Indonesia yang berlaku sekarang hanya mengakui subjek tindak pidana sebatas pada manusia atau orang per orang saja. Pertanggungjawaban pidana secara langsung bagi korporasi belum diakui. Pengaturan semacam ini memberikan konsekuensi yuridis berupa hanya orang perorangan saja yang dapat dibebani pertanggungjawaban dan dijatuhi pidana, sedangkan korporasi tidak. Dalam hal korporasi terlibat dalam suatu tindak pidana, maka dianggap yang melakukan tindak pidana adalah pengurus korporasi, sehingga pertanggungjawaban secara pidana juga dilakukan oleh pengurus dari korporasi yang bersangkutan.<sup>192</sup>

Terkait dengan perkembangan subjek hukum berupa korporasi, dipandang sangat perlu untuk menempatkan korporasi sebagai subjek tindak pidana agar dapat dibebani pertanggungjawaban pidana apabila melakukan kejahatan, supaya dalam menjalankan usahanya korporasi tidak melakukan tindakan-tindakan yang melanggar ketentuan hukum dan merugikan masyarakat umum. Hal ini berimplikasi pada lahirnya subjek hukum pidana yang berupa korporasi, yang mana dalam perkembangannya bukan hanya korporasi privat saja, namun juga badan hukum publik. Pengaturan mengenai korporasi sebagai subjek tindak pidana berikut pertanggungjawaban pidananya ditempatkan di luar KUHP agar dapat terakomodir, mengingat bahwa KUHP hanya mengakui manusia atau orang per orang sebagai subjek tindak pidana. Meskipun demikian, secara umum

---

<sup>192</sup>Galuh Praharafi Rizqia, "Kebijakan Formulasi Pertanggungjawaban Pidana bagi Badan Hukum Publik terhadap Korban Tindak Pidana Badan Hukum Publik". *Tesis*. Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2013, halaman 111.

pengaturan dalam Undang-Undang Khusus tersebut tetap mengacu pada KUHP sebagai pedoman umum. Beberapa peraturan perundang-undangan di luar KUHP telah menentukan korporasi sebagai subjek tindak pidana, sehingga penuntutan dan penjatuhan pidana secara langsung kepada korporasi dapat dilakukan.

Pada peraturan perundang-undangan di luar KUHP yang mengatur mengenai korporasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi, khususnya badan hukum publik, telah menentukan korporasi sebagai subjek tindak pidana. Namun, formulasi pada ketentuan-ketentuan di dalamnya belum sepenuhnya dapat dijadikan sebagai dasar bagi pembebanan pertanggungjawaban pidana kepada badan hukum publik, terutama pertanggungjawaban badan hukum publik terhadap korban kejahatan korporasi. Formulasi pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik tidak cukup hanya dengan menyebutkan badan hukum publik sebagai subjek tindak pidana saja, melainkan juga harus menentukan aturan mengenai sistem pidana dan ppidanaannya, sehingga diperlukan sebuah upaya reorientasi dan reformulasi pertanggungjawaban pidana terhadap korban kejahatan badan hukum publik di masa yang akan datang.<sup>193</sup>

Formulasi pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik yang diperlukan dalam rangka reorientasi dan reformulasi pertanggungjawaban pidana terhadap korban kejahatan korporasi antara lain meliputi ketentuan mengenai:

1. kapan suatu tindak pidana dapat dikatakan sebagai tindak pidana yang dilakukan oleh korporasi;

---

<sup>193</sup>*Ibid*, halaman 112.

2. siapa yang dapat dituntut dan dijatuhi pidana atas kejahatan yang dilakukan korporasi;
3. jenis-jenis sanksi yang sesuai dengan subjek tindak pidana berupa korporasi yang berorientasi pada pemberian ganti kerugian kepada korban.

Formulasi pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik, harus mengatur secara tegas ketentuan ini, untuk meminimalisir kemungkinan badan hukum publik melepaskan diri dari tanggungjawab atas tindak pidana yang dilakukannya. Dengan demikian, upaya pemulihan hak korban yang dilanggar atau pemenuhan ganti kerugian yang diderita oleh korban akibat tindak pidana yang dilakukan oleh badan hukum publik dapat terpenuhi, sehingga tujuan hukum pidana, yaitu perlindungan sosial untuk mencapai kesejahteraan sosial dapat tercapai.

Berdasarkan analisis terhadap ketentuan dalam UU LLAJ yang mengatur mengenai pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik dapat disimpulkan bahwa belum terdapat pola aturan ppidanaan bagi badan hukum publik yang seragam dan konsisten dalam hal:

1. Kapan dapat dikatakan bahwa suatu badan hukum publik telah melakukan suatu tindak pidana dan kapan dapat dibebankan suatu pertanggungjawaban pidana terhadap badan hukum publik tersebut, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak merumuskannya.
2. Siapa saja yang dapat dimintakan pertanggungjawaban dalam hal tindak pidana dilakukan oleh pelaku badan hukum publik.

- a. Secara khusus, UU LLAJ tidak menyebutkan secara tegas mengenai pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik. Namun dari pengaturan dalam pasal-pasal yang lain dalam Undang-Undang tersebut, dapat ditarik kesimpulan mengenai adanya pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik ini. Meskipun demikian, sebagian besar menerapkan doktrin pertanggungjawaban pidana pengganti (*vicarious liability*) sehingga pihak yang dapat dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang terjadi adalah pimpinan atau pejabat tertinggi dari suatu institusi pemerintahan yang dianggap paling bertanggungjawab atas segala kinerja dalam institusinya.
  - b. Dianutnya doktrin pertanggungjawaban pidana pengganti ini memberikan implikasi bahwa badan hukum publik seolah tidak bisa dimintakan pertanggungjawaban pidana atas tindak pidana yang terjadi, karena pertanggungjawaban pidana hanya dibebankan kepada pimpinan atau penanggung jawab tertinggi dalam suatu institusi. Di satu sisi memang memberikan kepastian hukum mengenai siapa yang dapat dimintakan pertanggungjawaban, namun jika melihat pada bentuk pidana yang dapat dijatuhkan terhadap pelaku orang perorangan tersebut, maka kurang berorientasi pada korban, khususnya dalam hal pemulihan hak korban yang telah terlanggar akibat dari suatu tindak pidana yang terjadi.
3. Jenis sanksi yang dapat dijatuhkan kepada pelaku tindak pidana berupa badan hukum publik. UU Nomor 22 Tahun 2009 menentukan pidana pokok yang dapat dikenakan yaitu berupa pidana penjara atau denda. Pidanaan bagi

badan hukum publik tidak diakomodir, dengan adanya pengaturan dalam hal pemidanaan bagi korporasi hanya dibatasi pada Perusahaan Angkutan Umum.

4. Perumusan sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana berupa badan hukum publik. Perumusan sanksi pidana ini dirumuskan secara beragam, sebagaimana telah disebutkan diatas, yaitu UU Nomor 22 Tahun 2009 dirumuskan secara alternatif.

Untuk itu perlu kebijakan hukum pidana di masa mendatang terkait pertanggungjawaban pidana bagi badan hukum publik misalnya pemerintah untuk dikenakan sanksi pidana ketika lalai atau secara sengaja membiarkan jalan rusak yang dapat mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Perlu kiranya membandingkan dengan konsep pertanggungjawaban pidana badan hukum publik di Belanda dan Inggris serta Swiss.

Hukum Pidana di Belanda memberikan kemungkinan bagi badan hukum publik untuk dapat dipertanggungjawabkan secara pidana dalam suatu tindak pidana yang terjadi. Arrest Bijenkorf (H.R 14 Maret 1950 N.J. 1952, 656) menyatakan bahwa kesengajaan dari suatu organ dari badan hukum dapat dipertanggungjawabkan kepada badan hukum.<sup>194</sup>Mengenai kesengajaan dari badan hukum, menurut D. Schaffmeister dapat dikonstruksikan bahwa kesengajaan dari perorangan (*natuurlijk persoon*) yang bertindak atas nama perserikatan atau badan usaha (*corporatie*) dimana dapat menimbulkan kesengajaan dari badan hukum tersebut.<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup>Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010, halaman 130.

<sup>195</sup>*Ibid.*

Adapun menurut Jan Remmelink, pengetahuan bersama dari sebagian besar anggota direksi dapat dianggap sebagai kesengajaan badan hukum itu, jika mungkin sebagai kesengajaan bersyarat dan bahwa kesalahan ringan dari setiap orang yang bertindak untuk korporasi itu, jika dikumpulkan akan dapat merupakan kesalahan besar dari korporasi itu sendiri.<sup>196</sup>

Di negara Belanda berdasarkan rumusan Pasal 51 W.v.S. Belanda, tidak menutup kemungkinan penuntutan terhadap badan hukum publik, seperti provinsi, kota praja, Kantor Dana Pensiun Sipil, Jawatan Kepengairan. Badan hukum publik dapat dituntut secara Hukum Pidana apabila badan hukum publik terlibat dalam percaturan pasaran ekonomi (*het economisch markverkeer*), atau telah terjadi privatisasi tugas-tugas dari pengurus. Apabila suatu badan hukum publik melakukan suatu tindak pidana karena tugasnya sebagai penguasa, maka badan hukum tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana. Hal tersebut dapat dilihat dari pertimbangan Hoge Raad dalam “*Tilburgse verkeers drempel arrest*” karena perbuatan yang dituduhkan terhadap Kota Praja Tilburg mencakup tugas sebagai penguasa, yaitu untuk memelihara keamanan jalan-jalan umum walaupun melanggar Pasal 427 W.v.S. Belanda.<sup>197</sup> Badan hukum publik dapat dilekati hak dan kewajiban, sehingga dapat menjadi subjek hukum pidana serta dapat dipertanggungjawabkan secara pidana.<sup>198</sup>

Apabila dibandingkan dengan yang berlaku di Inggris dan Wales, yang akan diambil adalah mengenai bentuk sanksi pidana yang dapat dijatuhkan bagi pelaku tindak pidana yang belum ada dalam pengaturan hukum pidana yang ada

---

<sup>196</sup>*Ibid*, halaman 131.

<sup>197</sup>*Ibid*, halaman 128-130.

<sup>198</sup>Galuh Praharafi Rizqia, *Op. Cit*, halaman 119.

di Indonesia, yaitu berupa pemberian restitusi. Dasar hukum pemberian restitusi adalah *Criminal Justice Act* tahun 1972, dimana pemberian ganti kerugian berupa kompensasi diberikan melalui pengesahan pengadilan. Ketentuan mengenai kompensasi tersebut kemudian dikuatkan statusnya menjadi sanksi pidana dalam *Criminal Justice Act* (Skotlandia) tahun 1980 dan dalam *Criminal Justice Act* tahun 1982 untuk Inggris dan Wales.<sup>199</sup>

Restitusi bukannya tidak dikenal dalam sistem hukum di Indonesia, khususnya Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2000 tentang Pengadilan Hak Asasi Manusia dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2002 tentang Kompensasi, Restitusi, Dan Rehabilitasi Terhadap Korban Pelanggaran Hak Asasi Manusia Yang Berat, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang.

Berdasarkan penjelasan Pasal 35 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2000 dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2002 menjabarkan pengertian maksud dari restitusi, Restitusi adalah ganti kerugian yang diberikan kepada korban atau keluarganya oleh pelaku atau pihak ketiga, dapat berupa pengembalian harta milik, pembayaran ganti kerugian untuk kehilangan atau penderitaan, dan penggantian biaya untuk tindakan tertentu.

Pasal 1 Angka 13 UU Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang, bahwa pengertian dari restitusi ialah:

Restitusi adalah pembayaran ganti kerugian yang dibebankan kepada pelaku berdasarkan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap

---

<sup>199</sup>Arief Amrullah, *Kejahatan Korporasi*, Malang Bayumedia Publishing, 2006, halaman 191.

atas kerugian materiil dan/atau immateriil yang diderita korban atau ahli warisnya”.

Pasal 1 Angka 13 UU Nomor 21 Tahun 2007 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Perdagangan Orang, bahwa pengertian dari restitusi ialah: “Restitusi adalah pembayaran ganti kerugian yang dibebankan kepada pelaku berdasarkan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap atas kerugian materiil dan/atau immateriil yang diderita korban atau ahli warisnya”.

Disebutkan dalam ayat (3), ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian kompensasi dan restitusi dengan peraturan pemerintah. Untuk pelaksanaannya, diterbitkan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2008 tentang Pemberian Kompensasi, Restitusi dan Bantuan kepada Saksi dan Korban. Dirumuskan oleh Peraturan Pemerintah itu, pengertian tentang kompensasi, restitusi, dan bantuan (Pasal 1 butir 4, 5, dan 7):

- a. Kompensasi adalah ganti kerugian yang diberikan oleh Negara karena pelaku tidak mampu memberikan ganti kerugian sepenuhnya yang menjadi tanggung jawabnya.
- b. Restitusi adalah ganti kerugian yang diberikan kepada korban atau keluarganya oleh pelaku atau pihak ketiga, dapat berupa pengembalian harta milik, pembayaran ganti kerugian untuk kehilangan atau penderitaan, atau penggantian biaya untuk tindakan tertentu.
- c. Bantuan adalah layanan yang diberikan kepada korban dan/ atau saksi oleh LPSK dalam bentuk bantuan medis dan bantuan rehabilitasi psiko-sosial.

Tuntutan ganti kerugian dalam KUHAP ada 2 (dua) jenis, yakni:

1. Ganti kerugian yang ditujukan kepada aparat penegak hukum, yang diatur Bab XII Bagian kesatu;
2. Ganti kerugian yang ditujukan kepada pihak yang bersalah, yang merupakan penggabungan perkara pidana dengan perkara gugatan ganti kerugian, yang diatur Bab XIII.<sup>200</sup>

Kedua jenis tuntutan ganti rugi di atas bersumber pada perbuatan “melawan hukum” sebagaimana diatur oleh Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) yang bunyinya sebagai berikut:

“Setiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Prinsip yang dianut KUHAP mengenai “tuntutan ganti kerugian” merupakan upaya untuk merealisasikan Pasal 5 ayat (2). Prinsip yang dianut KUHAP mengenai “tuntutan ganti kerugian” merupakan upaya untuk merealisasikan Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman yang bunyinya: “Peradilan dilakukan dengan sederhana, cepat, dan biaya ringan”.

Dengan “penyederhanaan” proses tuntutan ganti kerugian tersebut, dapat diharapkan bahwa orang yang dirugikan memperoleh ganti kerugian, terhindar dari proses yang berlarut-larut.<sup>201</sup> Ganti kerugian yang tercantum pada Bab XII Bagian kesatu, yang dituntut adalah instansinya bukan pejabatnya. Dengan

---

<sup>200</sup>Leden Marpaung, *Proses Penanganan Perkara Pidana (Penyelidikan & Penyidikan)*, Jakarta: Sinar Grafika, 2011, halaman 66.

<sup>201</sup>*Ibid.*

demikian, maka yang dituntut memberi ganti rugi adalah Pemerintah dan yang memberikan ganti rugi pun adalah Menteri Keuangan RI.

Tindak lanjut pemberian restitusi, pengaturan garis besarnya adalah sebagai berikut:

1. Restitusi berupa ganti kerugian atas:
  - a. Kehilangan kekayaan atau penghasilan;
  - b. Penderitaan;
  - c. Biaya untuk tindakan perawatan medis dan/atau psikologi
  - d. Kerugian lain yang diderita korban sebagai akibat perdagangan orang.
2. Restitusi diberikan dan dicantumkan sekaligus dalam amar putusan pengadilan tentang perkara tindak pidana perdagangan orang.
3. Pemberian restitusi dilaksanakan sejak dijatuhkan putusan pengadilan tingkat pertama.
4. Restitusi tersebut dapat dititipkan terlebih dahulu di pengadilan tempat perkara diputus.
5. Pemberian restitusi dilakukan dalam 14 hari terhitung sejak diberitahukannya putusan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.
6. Dalam hal pelaku diputus bebas oleh pengadilan tingkat banding atau kasasi, maka hakim memerintahkan dalam putusannya agar uang restitusi yang dititipkan dikembalikan kepada yang bersangkutan.
7. Pelaksanaan pemberian restitusi dilaporkan kepada ketua pengadilan yang memutuskan perkara, disertai tanda bukti pelaksanaannya.
8. Setelah ketua pengadilan menerima tanda bukti tersebut, ketua pengadilan mengumumkan pelaksanaannya di papan pengumuman pengadilan yang bersangkutan.
9. Salinan tanda bukti, disampaikan oleh pengadilan kepada korban atau ahli warisnya.
10. Apabila pelaksanaan pemberian restitusi kepada pihak korban tidak terpenuhi sampai melampaui batas waktu (14 hari), korban atau ahli warisnya memberitahukan hal tersebut kepada pengadilan.
11. Pengadilan memberikan surat peringatan secara tertulis kepada pemberi restitusi, untuk segera memenuhi kewajibannya.
12. Apabila surat peringatan tidak dilaksanakan dalam waktu 14 (empat belas) hari, pengadilan memerintahkan penuntut umum untuk menyita harta kekayaan terpidana dan melelang harta tersebut untuk pembayaran restitusi.

13. Jika pelaku tidak mampu membayar restitusi, maka pelaku dikenai kurungan pengganti paling lama 1 (satu) tahun.<sup>202</sup>

Berdasarkan konsideran di atas, upaya korban untuk mendapatkan keadilan melalui restitusi atas kerugian yang dideritanya memungkinkan untuk dilakukan terhadap korban yang mengalami luka-luka apalagi yang meninggal dunia. Apabila melihat ganti kerugian yang didapat dari putusan pengadilan, sesungguhnya sangat tidak memadai bagi korban, karena jumlahnya sangat minim jika dibandingkan dengan akibat yang ditanggung oleh korban.

Parahnya lagi bahwa dalam satu kasus di Bekasi, para tergugat mendasarkan bahwa pembayaran asuransi kematian yang didapat dari Jasa Raharja dijadikan sebagai alasan bahwa penyelenggara jalan telah memberikan ganti kerugian kepada korban. Para tergugat melalui kuasa hukumnya menolak untuk memberikan ganti kerugian kepada korban karena menganggap bahwa korban meninggal karena kelalaiannya sendiri dalam mengendarai sepeda motor di jalan yang rusak, sehingga meninggal dunia.

---

<sup>202</sup>Bambang Waluyo, *Viktimologi Perlindungan Korban dan Saksi*, Jakarta: Sinar Grafika, 2011, halaman 121-122.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan:

1. Bahwa upaya yang dapat dilakukan oleh korban/pengguna jalan meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan atas terjadinya kecelakaan jalan akibat jalan rusak adalah melalui mekanisme *citizen law suit*. Pengertian dari *citizen law suit* adalah gugatan warga Negara yang ditujukan kepada Pemerintah atau negara akibat pelanggaran-pelanggaran hukum yang dilakukan negara dan dianggap merugikan kepentingan publik. Upaya lainnya adalah tanggung gugat merupakan kewajiban untuk menanggung ganti kerugian sebagai akibat pelanggaran norma. Perbuatan melanggar norma tersebut dapat terjadi disebabkan karena perbuatan melawan hukum dan wanprestasi. Upaya *Legal Standing* dan *Class Action* juga bisa dilakukan oleh korban/pengguna jalan. Pengaturan *Legal Standing* dalam aturan Hukum Indonesia secara materiil telah mengatur hak gugat organisasi (*legal standing/ Ius standing*), sedangkan pengaturan *Class Action* dalam aturan Hukum Indonesia diatur dalam PERMA No. 1 Tahun 2002 tentang Acara Gugatan Perwakilan Kelompok. Selain upaya gugatan tersebut, korban/pengguna jalan bisa melakukan langkah hukum untuk meminta pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan akibat jalan rusak kepada Pemerintah (penyelenggara jalan) yaitu

korban/pengguna jalan segera melaporkan pihak penyelenggara jalan ke Kepolisian setempat dimana korban/pengguna jalan mengalami kecelakaan.

2. Bahwa pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan terhadap korban akibat kerusakan jalan, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada prinsipnya, penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan tanggung jawab negara. Dalam ketentuan Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa “Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.” Mengenai pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, khususnya yang bertanggung jawab di bidang jalan, pada Pasal 5 ayat (3) huruf a disebutkan bahwa pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan; yang dalam hal ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), dan pada lingkup Provinsi, Kabupaten/ Kota adalah Dinas Pekerjaan Umum.
3. Bahwa kebijakan hukum pidana terhadap korban yang mengalami kecelakaan akibat kerusakan jalan pada masa depan adalah dengan cara restitusi serta adanya pidana penjara bagi penyelenggara jalan yang melalaikan kewajibannya atau secara sengaja membiarkan jalan rusak sehingga menimbulkan korban jiwa.

## **B. Saran**

1. Seharusnya warga negara memahami bahwa mereka mempunyai hak untuk menuntut pertanggungjawaban pidana kepada penyelenggara jalan yang membiarkan jalan rusak, yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Bagi penyelenggara jalan, seharusnya lebih aktif dengan cara melihat langsung kondisi jalan yang rusak dilapangan serta dalam waktu yang singkat untuk segera memperbaiki jalan yang rusak tersebut.
2. Seharusnya Pemerintah melakukan revisi terhadap Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, karena pasal tersebut dianggap memiliki kelemahan, penerapan sanksi pidana kepada penyelenggara jalan (Lembaga Pemerintah/ Kementerian/ Dinas) yang membidangi tentang jalan sangat kurang tepat didalam Undang-undang ini. Pimpinan Jabatan Tertinggi dari suatu Lembaga Pemerintah/ Kementerian/ Dinas yang bertanggungjawab dibidang jalan adalah orang yang menjabat (Pejabat ASN) yang seharusnya dapat diminta pertanggungjawaban pidana terhadap permasalahan ini. Dijelaskan dalam Peraturan Kepala Badan Kepegawaian Negara Nomor 7 Tahun 2017 Tentang Tata Cara Pelantikan Dan Pengambilan Sumpah/ Janji Jabatan Administrasi, Jabatan Pengawas, Jabatan Fungsional, Dan Jabatan Pimpinan Tertinggi. Jabatan adalah kedudukan yang menunjukkan fungsi, tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak seorang pegawai ASN dalam suatu organisasi. Selain itu juga didalam Pasal 421 KUHP yang berbunyi :  
“Seorang pejabat yang menyalahgunakan kekuasaan, memaksa seseorang

untuk melakukan, tidak melakukan atau membiarkan sesuatu, diancam dengan pidana penjara paling lama dua tahun delapan bulan. Dari penjelasan diatas dapat dipahami bahwa tidak dengan segera memperbaiki jalan yang rusak adalah suatu tindakan sewenang-wenang/ penyalahgunaan kekuasaan seorang pejabat. Pimpinan Jabatan Tertinggi dari suatu Lembaga Pemerintah/ Kementerian/ Dinas harus dipidana dalam permasalahan ini bukan Lembaga Pemerintah/ Kementerian/ Dinas yang dipidana.

3. Seharusnya kebijakan hukum pidana terkait dengan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan lebih memerhatikan kepentingan korban. Hal ini penting karena selama ini korban selalu menjadi pihak yang termarginalkan dalam sistem hukum pidana selama ini. Kepada aparat penegak hukum kedepannya diharapkan agar menerapkan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, agar tercipta kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan dalam lalu lintas dan angkutan jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Ali, Achmad, 2009, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicialprudence)*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Ali, Mahrus, 2012, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Cet. ke-2, Jakarta: Sinar Grafika.
- Amrani, Hanafi;, Mahrus Ali, 2015, *Sistem Pertanggung Jawaban Pidana*, Cet. I, Jakarta: Rajawali Pers.
- Amrullah, Arief, 2006, *Kejahatan Korporasi*, Malang: Bayumedia Publishing.
- Apeldoorn, Van, 2000, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Arief, Barda Nawawi, 1994, *Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- \_\_\_\_\_, 2005, *Beberapa Aspek Kebijakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, Cet. II, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- \_\_\_\_\_, 2010, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Cet. III, Edisi I Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- \_\_\_\_\_, 2010, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru)*, Edisi I, Cet. II, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- \_\_\_\_\_, 2011, *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Asikin, Zainal, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Atmasasmita, Romli, 1989, *Asas-asas Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: Yayasan LBH.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2012, *Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional 2015-2019*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional.
- Black, Henry C., 1989, *Blacks Law Dictionary*, Harvard: Harvard Publishing.

- Boestomi, T, 1994, *Hukum Perdata dan Hukum Tata Usaha Negara dalam Teori dan Praktek*, Bandung: Alumni.
- Budiman, Arief, 1997, *Teori Negara; Negara, Kekuasaan dan Ideologi*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Chazawi, Adami, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, Cet. Ke-5, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Djojodirdjo, Moegni, 1979, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Ediwarman, 2014, *Monograf Metodologi Penelitian Hukum (Panduan Penelitian Tesis dan Disertasi)*, Medan: Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- \_\_\_\_\_, 2017, *Penegakan Hukum Pidana Dalam Perspektif Kriminologi*, Cet. II, Yogyakarta: Genta Publishing.
- Efendi, Jonaedi, dan Johny Ibrahim, 2008, *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Cet. II, Depok: Prenada Media Group.
- Effendi, Erdianto, 2011, *Hukum Pidana Indonesia (Suatu Pengantar)*, Bandung: Refika Aditama.
- Farid, Zainal Abidin, 2010, *Hukum Pidana 1*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Friedman, W., 1996, *Teori dan Filsafat Umum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Fuadi, Munir, 2009, *Teori Negara Hukum Modern*, Bandung: Refika Aditama.
- \_\_\_\_\_, 2005, *Perbuatan Melawan Hukum (Pendekatan Kontemporer)*, Bandung: PT. Citra Aditya.
- Gosita, Arif, 2004, *Masalah-Masalah Korban Kejahatan(Kumpulan Karangan)*, Jakarta: Akademika Pressindo.
- Hadjon, Philipus M., 1992, *Pemerintahan Menurut Hukum*, Surabaya: Universitas Airlangga.
- Harahap, M. Yahya, 2000, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP (Penyidikan dan Penuntutan)*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Hartono, Sunaryati, 1991, *Politik Hukum Nasional Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*, Bandung: Alumni.

- Huda, Chairul, 2006, *Dari Tindak Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggung jawab Pidana Tanpa Kesalahan*, Cetakan ke-2, Jakarta: Kencana.
- Huda, Ni'matul, 2013, *Ilmu Negara*, Jakarta: Rajawali Press.
- Huijbers, Theo, 1999, *Filsafat Hukum*, Yogyakarta: Kanisius.
- Ibrahim, Johnny, 2005, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia.
- Ichsan, Achmad, 1969, *Hukum Perdata I B*, Jakarta: Pembimbing Masa.
- Irsan, Koesparnomo, 2005, *Hukum Pidana 1*, Jakarta: Fakultas Hukum UNVJ.
- Karyadiningrat, Handono, 2009, *Implementasi Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Dalam Penyelenggaraan Jalan*, Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga. Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.
- Keraf, Gorys, 2001, *Argumentasi dan Narasi*, Jakarta: Gramedia.
- Kerlinger, Fred N., 2004, *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Latif, Abdul, Hasbi Ali, 2010, *Politik Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Loqman, Loebby, 1991, *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*, Jakarta: FH-Universitas Pancasila.
- Lubis, M. Solly, 1994, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Bandung: Mandar Maju.
- \_\_\_\_\_, 2007, *Memberdayakan Sikap dan Penegakan Hukum yang Pragmatik*, Medan: IKA-FH USU.
- \_\_\_\_\_, 2012, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Medan: Softmedia.
- \_\_\_\_\_, 2015, *Politik Hukum dan Kebijakan Publik*, Bandung: Mandar Maju.
- Mahfud M.D., 2012, *Politik Hukum di Indonesia*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- \_\_\_\_\_, 2010, *Membangun Politik Menegakkan Konstitusi*, Rajawali Pers, Jakarta.

- \_\_\_\_\_, 2010, *Konstitusi dan Hukum dalam Kontroversi Isu*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Mahfud MD, SF Marbun, 2006, *Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Yogyakarta: Lyberty.
- Mansar, Adi, dan Ikhwaluddin Simatupang, 2007, *Hukum Acara Pidana Indonesia Dalam Perspektif Advokat dan Bantuan Hukum*, Medan: CV Jabal Rahmat.
- Mansur, Dikdik M. Arief, dan Elisatris Gultom, 2008, *Urgensi Perlindungan Korban Kejahatan Antara Norma dan Realita*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Marpaung, Leden, 2011, *Proses Penanganan Perkara Pidana (Penyelidikan & Penyidikan)*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Marzuki, Peter Mahmud, 2008, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Mas, Marwan, 1997, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Miru, Ahmadi, 2009, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Moeljatno, 1993, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban dalam Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara.
- \_\_\_\_\_, 2002, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Muladi dan Dwidja Priyatno, 2010, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Muladi, 2005, *Hak Asasi Manusia*, Bandung: Refika Aditama.
- Muladi, Djiwa Priyanto, 1991, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, Bandung: Sekolah Tinggi Hukum.
- Mulyadi, Lilik, 2008, *Bunga Rampai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*, PT. Bandung : Alumni.
- Nasution, AZ, 2011, *Hukum Perlindungan Konsumen: Suatu Pengantar*, Jakarta: Diadit Media.
- Nasution, Bismar, 2003, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Perbandingan Hukum*, Medan: Universitas Sumatera Utara.

- Nieuwenhuis, J.H., 1978, *Hoofdstukken Verbintenissenrecht*, Terjemahan, Surabaya: Universitas Airlangga.
- Nonet, Philippe, Philip Seznick, 2010, *Hukum Responsif*, penterjemah Raisul Mutaqien, Bandung: Nusa Media.
- Pound, Roscoe, 1965, *Tugas Hukum*, dialihbahasakan oleh Muhammad Radjab, Jakarta: Yayasan Dana Buku Indonesia.
- Prakoso, Djoko, 1983, *Tindak Pidana Penerbangan Di Indonesia*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Prasetyo, Teguh, 2010, *Hukum Pidana*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Prasetyo, Teguh, Abdul Halim Barkatullah, 2014, *Filsafat, teori & Ilmu Hukum, Pemikiran menuju Masyarakat yang Berkeadilan dan Bermartabat*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Rahardjo, Satjipto, 2005, *Membedah Hukum Progresif*, Jakarta: KOMPAS.
- \_\_\_\_\_, 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Reksodiputro, Mardjono, 2007, *Kriminologi dan Sistem Peradilan Pidana (Kumpulan Karangan, Buku Kedua)*, Jakarta: Pusat Pelayanan Keadilan dan Pengabdian Hukum (d/h Lembaga Kriminologi) Universitas Indonesia.
- Sahetapy, J.E, 1995, *Bunga Rampai Viktimisasi*, Bandung: PT Eresco.
- Saleh, Roeslan, 1982, *Pikiran-pikiran Tentang Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta: Ghalia.
- Salim HS, Erlies Septiana Nurbani, 2016, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Cet. IV, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Sidabalok, Janus, 2010, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Sidharta, Bernard Arief, 2009, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju.
- Soehino, 1980, *Ilmu Negara*, Yogyakarta: Liberty.
- Soekanto, Soerjono, 1990, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung: Mandar Maju.

- \_\_\_\_\_, 1982, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta: Rajawali Press.
- \_\_\_\_\_, 1990, *Ringkasan Metodologi Penelitian Hukum Empiris*, Jakarta: Ind Hill Co.
- \_\_\_\_\_, 2000, *Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas*, Bandung: Graha.
- \_\_\_\_\_, 2004, *Inventarisasi Dan Analisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan, Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara, dan Jakarta: Cv. Rajawali.
- Soemadiningrat, Otje Salman, 2009, *Filsafat Hukum Perkembangan dan Dinamika Masalah*, Bandung: Refika Aditama.
- Strong, C.F., 2010, *Konstitusi-Konstitusi Politik Modern Studi Perbandingan tentang Sejarah dan Bentuk*, Bandung: Nusa Media.
- Subekti, R, 2003, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cetakan XXXI, Jakarta: Intermasa.
- Sudarto, 1981, *Hukum dan Hukum Pidana*, Bandung: Alumni.
- Supriadi, Asep, 2014, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Alumni.
- Suryabrata, Sumadi, 1998, *Metode Penelitian*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Syahrani, Riduan, 2006, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Bandung: Alumni.
- Syaukani, Imam, A. Ahsin Thohari, 2006, *Dasar-Dasar Politik Hukum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Tongat, 2012, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, Dalam Perspektif Pembaharuan*, Malang: UMM Press.
- Tutik, Titik Triwulan., Ismu Gunadi Widodo, 2011, *Hukum Tata Usaha Negara dan Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara Indonesia*, Jakarta: Kencana.
- Wahjono, Padmo, 1986, *Indonesia Negara Berdasarkan atas Hukum*, Cet. II, Jakarta: Ghalia Indonesia.

Waluyo, Bambang, 2011, *Viktimologi Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kejahatan*, Jakarta: Sinar Grafika.

\_\_\_\_\_, 2011, *Viktimologi Perlindungan Korban dan Saksi*, Jakarta: Sinar Grafika.

Warpani, Suwardjoko P., 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB.

Wirartha, I Made, 2006, *Pedoman Penulisan Usulan Penelitian, Skripsi dan Tesis*, Yogyakarta: Andi.

### **Peraturan Perundang-undangan**

Republik Indonesia Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

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

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Pedoman Umum Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan Nomor: 08/BM/05 yang merupakan bagian dari Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan.

Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Jalan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 11 /PRT/M/2010 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Layak Fungsi Jalan.

Pedoman Konstruksi dan Bangunan No. 008/BM/2009 Pedoman Umum Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tanggal 16 Januari 2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Jalan.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 04/PRT/M2012 tanggal 25 Januari 2012 tentang Tata Cara Pengawasan Jalan.

### **Tesis, Disertasi**

Rizqia, Galuh Praharafi, “Kebijakan Formulasi Pertanggungjawaban Pidana bagi Badan Hukum Publik terhadap Korban Tindak Pidana Badan Hukum Publik”. *Tesis*. Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2013

Zanibarm Zen, “Degulasi dan Konfigurasi Politik di Indonesia Suatu Tinjauan dari Sudut Hukum Tata Negara”. *Tesis*. Jakarta: Universitas Indonesia, 1997.

Wahab, Abdul, “Politik Hukum Pembentukan Undang-Undang Di Indonesia Studi Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Badan Hukum Pendidikan”. *Tesis*. Jakarta: Fakultas Hukum Program Magister Ilmu Hukum Universitas Indonesia, 2012.

Kama, Anis Zakaria, “Hakikat Akuntabilitas Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan”, *Disertasi*. Program Doktor Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Muslim Indonesia, Makassar, 2012.

Fitri, Hesti Tiffany , “Perlindungan Konsumen Pengguna Jalan Ditinjau Dari Perspektif Undang-Undang Jalan Yang Memiliki Hubungan Saling Melengkapi Dengan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Serta Undang-Undang Perlindungan Konsumen”. *Tesis*. Fakultas Hukum Universitas Indonesia Program Hukum Ekonomi, 2012.

Krisnan, Johny, “Sistem Pertanggungjawaban Pidana Dalam Perspektif Pembaharuan Hukum Pidana Nasional”. *Tesis*. Semarang: Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.

### **Jurnal dan Makalah**

Angkasa, “Perlindungan Hukum terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas dalam Perspektif Viktimologi”. *Makalah*, disampaikan dalam *Training for Trainers and Victims Assistance* Lembaga Perlindungan Saksi dan Korban, tanggal 18-28 Maret 2013 di Cikopo Bogor.

Arief, Barda Nawawi, “Masalah Pidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Kriminalitas & Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern”, *Makalah* disampaikan pada Seminar Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat yang Mengalami Modernisasi, Bina Cipta, Bandung, 1982.

Chatib, Benny, “Pengusahaan Jalan Terpadu dan Berkesinambungan Dalam Rangka Otonomi Daerah”. *Makalah* disampaikan dalam Seminar Nasional Desentralisasi Pengelolaan Jalan di Indonesia. ITB, 4 September 2013. Bandung: Institut Teknologi Bandung, 2013.

Hertanto, Wenda, “Kesadaran Hukum Sebagai Aspek Dasar Politik Hukum Legislasi: Suatu Tinjauan Filsafat”, dalam *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 4, Nomor 3, Desember 2015.

Listiyanto, Apri, “Ambiguitas Penerapan *Restorative Justice* Terhadap Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban Jiwa”, dalam *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 2, Nomor 2, Agustus 2013.

Mansyur, M. Ali, “Membangun Hukum Indonesia Yang Berkarakter”, dalam *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Volume 1, Nomor 3, September-Desember 2014.

Mulyono, “Pancasila Sebagai Orthodoksi Dan Orthopraksis Dalam Kehidupan Berbangsa Dan Bernegara”, dalam *Jurnal Humanika*, Volume 23, Nomor 2, Tahun 2016.

Pratama, Riko Pasca, Bambang Eko Turisno, HERNI Widanarti, “Tanggung Jawab Pemerintah Kepala Daerah Kota Pematang Siantar Atas Kelalaian Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Mengakibatkan Korban Kecelakaan Meninggal Dunia (Studi Terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor : 21/Pdt.G/2013/PN.Pms)”, dalam *Diponegoro Law Journal*, Volume 6, Nomor 1, Tahun 2017.

Putuhena, M. Iham F., “Politik Hukum Perundang-Undangan: Mempertegas Reformasi Legislasi Yang Progresif”, dalam *Jurnal Rechtsvinding Media Pembinaan Hukum Nasional*, Volume 2, Nomor 2, Desember 2013.

Tijo, Lusiana, “Mendesain Teori Hukum Pancasila”, dalam *Jurnal Hukum Legalitas*, Volume 8, Nomor 2, Oktober 2015.

Tua, Paratama Pangihut, “Penegakan Hukum Terhadap Penyelenggara Jalan Yang Rusak Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Kota Pekanbaru “, dalam *JOM Fakultas Hukum*, Universitas Riau, Volume I, No. 2 Oktober 2014.

Wahjono, Padmo, “Menyelisik Proses Terbentuknya Perundang-Undangan”, dalam *Forum Keadilan*, Nomor 29 April 1991.

Bambang Sutyoso, “Implementasi Gugatan *Legal Standing* dan *Class Action* Dalam Praktik Peradilan Di Indonesia”, *Jurnal Hukum*, Volume 11, Nomor 26, Tahun 2006.

### **Situs Internet**

Aju, Lindrawati R., Bambang Sugiri, Ismail Navianto, “Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, melalui <http://www.academia.edu>, diakses tanggal 17 Februari 2019.

Fitriana, Mia Kusuma, “Peranan Politik Hukum Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia Sebagai Sarana Mewujudkan Tujuan Negara”, melalui <http://www.portalgaruda.co.id>, diakses tanggal 20 Januari 2019 pukul 09.15 WIB.

Hasanuddin, Nur Ikhsan, “Tinjauan Hukum Terhadap Pelaksanaan Restitusi Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Gowa”, melalui <http://www.unhas.ac.id>, diakses tanggal 15 Februari 2019.

Pranata, Lucky, “Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas (Kajian: UU N0. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, halaman 2, dalam <http://www.ump.ac.id>, diakses tanggal 11 Februari 2019.

Pranata, Lucky, “Tanggungjawab Pemerintah Yang Tidak Memperbaiki Jalan Rusak Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas (Kajian: UU N0. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, halaman 2, dalam <http://www.ump.ac.id>, diakses tanggal 11 Februari 2019.

Rakhmani, Feti, “Tanggung Jawab Pemerintah Akibat Kerusakan Jalan Terhadap Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Pasal 238 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, melalui <http://www.researchgate.com>, diakses tanggal 19 Februari 2019.