

**TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS LAKA LANTAS
ATAS DAMPAK KERUSAKAN JALAN**

TESIS

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Dalam Mencapai Gelar Magister Hukum

SELVIN TRIANSIH
NPM: 1720010041



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2020**

PENGESAHAN TESIS

Nama : **SELVIN TRIANSIH**
NPM : 1720010041
Program Studi : Magister Ilmu Hukum
Judul Tesis : Tinjauan Hukum Pidana Pada Kasus Laka Lantas Atas Dampak Kerusakan Jalan

Pengesahan Tesis:

Medan, Februari 2020

Komisi Pembimbing

Pembimbing I

Pembimbing II


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


Dr. H. Surya Perdana, S.H., M.Kn

Diketahui

Direktur

Ketua Program Studi


Dr. Syaiful Bahri, M.AP.


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

PENGESAHAN

TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS LAKA LANTAS ATAS DAMPAK KERUSAKAN JALAN

“Tesis ini Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Penguji,
Yang dibentuk oleh Magister Ilmu Hukum PPs. UMSU dan Dinyatakan Lulus Dalam Ujian,
Pada Hari, Tanggal Februari 2020”

Panitia Penguji

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

Ketua

1.

2. Dr. H. Surya Perdana, S.H., M.Kn

Sekretaris

2.

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

Anggota

3.

4. Prof. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M.Hum

Anggota

4.

5. Dr. Dadang Hartono, S.H., SIK., M.Si

Anggota

5.

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Dengan pernyataan ini saya menyatakan bahwa tesis yang saya tulis dengan judul **“TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS LAKA LANTAS ATAS DAMPAK KERUSAKAN 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 di kutip dan yang di rujuk telah di tulis dengan lengkap pada daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari di ketahui terjadi penyimpangan dari pernyataan yang saya buat, maka saya siap menerima sanksi sesuai yang berlaku.

Medan, Februari 2020
Penulis



SELVIN TRIANSIH

ABSTRAK

TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS LAKA LANTAS ATAS DAMPAK KERUSAKAN JALAN

Selvin Triansih
NPM: 1720010041

Seringnya terjadi kecelakaan di jalan raya, ternyata bukan hanya dikarenakan pada faktor si pengendara dan faktor alam, tetapi juga karena banyaknya jalan rusak misalnya berlubang, retak, permukaan jalan yang tidak rata, sehingga dapat menimbulkan korban jiwa bagi pengendara. Banyak kasus meninggalnya pengendara karena menghindari jalan yang berlubang, sehingga menimbulkan kerugian nyawa dan juga harta benda. Pemerintah selaku penyelenggara jalan seharusnya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana karena lalai untuk memperbaiki jalan.

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yang bersifat deskriptif analisis, dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*), sedangkan sumber data yang dipakai adalah sumber data sekunder, teknik pengumpulan data melalui studi kepustakaan, serta dianalisis dengan analisis kualitatif.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan adalah 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. Bahwa Perlindungan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat dampak kerusakan jalan adalah 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. Bahwa 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.

Kata kunci:pidana, laka lintas, dampak, kerusakan, jalan

ABSTRACT

CRIMINAL LAW REVIEW ON FLOOR WELL CASE ON THE IMPACT OF ROAD DAMAGE

SELVIN TRIANSIH

NPM: 1720010041

Accidents often occur on the highway, apparently not only due to the driver's factor and natural factors, but also because of the many damaged roads such as potholes, cracks, uneven road surfaces, which can cause casualties for motorists. Many cases of the death of a rider because of avoiding holes in the road, causing loss of life and property. The government as the organizer of the road should be held liable for criminal responsibility for negligence in repairing the road.

This research is a normative legal research, which is descriptive in nature, with a statute approach, conceptual approach, and case approach, while the data source used is secondary data source, data collection techniques through library research, and analyzed with qualitative analysis.

Based on the results of the study that the review of criminal law in the case of a traffic accident on the impact of road damage is based on the description of article 273 of Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation, then the material criminal act committed by the road operator is a passive criminal act that is not pure. That the legal protection for motorized motorists who have accidents due to the impact of road damage is based on the formulation of Law Number 22 Year 1999 concerning Road Traffic and Transportation article 240 letter b, those who are victims of road traffic accidents can file a lawsuit against those who result in losses. Whereas that the criminal responsibility of the road operator towards victims due to road damage, in Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation in principle, the operation of road traffic and transportation is the responsibility of the state.

Keywords : criminal, then, impact, damage, road

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis haturkan kehadiran Allah SWT, yang senantiasa melimpahkan rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Selawat serta salam tak lupa penulis sampaikan kepada Nabi Muhammad Rosulullah SAW beserta keluarga dan para sahabat, amin.

Dimana penelitian ini merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan tugas Tesis di Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu maka disusunlah tesis ini dengan judul **“TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS LAKA LANTAS ATAS DAMPAK KERUSAKAN JALAN”**.

Dengan selesainya tesis ini, Penulis mengucapkan terimah kasih secara khusus kepada kedua orang tua, karena beliau berdua adalah matahari penulis dan inspirasi penulis.

Pada Kesempatan ini penulis juga mengucapkan terimah kasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. Agussani, MAP Selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara atas kesempatan serta pasilitas yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program pascasarjana ini.
2. Bapak Dr. H Muhammad Arifin, S.H, M. Hum Selaku Wakil Rektor I Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Dr. Syaiful Bahri, M.AP selaku Direktur Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Prof. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M. Hum Selaku Ketua Program studi Magister Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Dr. Alpi Sahari, SH. M. Hum Selaku Pembimbing I Penulis.

6. Bapak Dr. H. Surya Perdana, S.H., M.Hum, Selaku Pembimbing II Penulis.
7. Bapak Dr. T. Erwinsyahbana, S.H., M.Hum, Bapak Prof. Dr. H. Triono Eddy, S.H., M. Hum, Bapak Dr. Dadang Hartono, S.H., SIK., M.Si. Selaku Dosen Penguji Yang Telah memberikan masukan-masukan kepada penulis.
8. Kedua Orangtua tercinta dan Keluarga Besar Penulis.
9. Bapak-bapak dan Ibu Dosen serta segenap karyawan dan karyawan Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang banyak memberikan bantuan dalam menyelesaikan tesis ini..
10. Seluruh Teman-teman yang telah memberikan semangat dan motivasi kepada penulis.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, Penulis mengharapkan Kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan tesis ini. Semoga kehadiran tesis ini bermanfaat adanya bagi sidang pembaca.

Semua pihak yang terlibat dan telah membantu penulis sejak penulis mulai kuliah, hingga selesainya tesis ini di buat, semoga senantiasa Allah SWT limpahkan rezki, nikmat kesehatan dan iman, serta pahala, kepada Bapak, Ibu, Abang, Kakak, dan teman-teman semua yang tidak bisa penulis sebutkan satua-persatu dalam lembaran sepetah kata pengantar tesis ini.

Medan, Februari 2020
Penulis,

SELVIN TRIANSIH
NPM: 1720010041

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.	ii
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Manfaat Penelitian	7
E. Keaslian Penelitian	8
F. Kerangka Teori dan Konsep.....	10
1. Kerangka teori	10
2. Kerangka konsep	27
G. Metode Penelitian	31
1. Spesifikasi penelitian	31
2. Sifat penelitian	32
3. Metode pendekatan	32
4. Sumber data	33
5. Teknik pengumpulan data	35
6. Analisis data	35
H. Sistematika Pembahasan	36
BAB II TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ATAS DAMPAK KERUSAKAN JALAN	38
A. Pengaturan Hukum tentang Kewenangan Pemerintah dalam Penanganan Jalan Rusak	38
B. Kecelakaan Lalu Lintas yang Dapat Dipidana	53
C. Tinjauan Hukum Pidana pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas atas Dampak Kerusakan Jalan	58
BAB III PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR YANG MENGALAMI KECELAKAAN AKIBAT DAMPAK KERUSAKAN JALAN	67
A. Konsep Perlindungan Hukum	67
B. Bentuk Perlindungan Hukum bagi Pengendara Kendaraan Bermotor yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas atas Dampak Kerusakan Jalan	74
BAB IV PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN PADA KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT DAMPAK KERUSAKAN JALAN	90

A. Kewenangan dan Kewajiban Penyelenggara Jalan	90
B. Beberapa Kasus Kecelakaan Pengendara Kendaraan Akibat Jalan Rusak yang Diputus oleh Pengadilan	100
C. Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Dampak Kerusakan Jalan	104
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	127
A. Kesimpulan	127
B. Saran	128
DAFTAR PUSTAKA	130

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.¹

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan hal yang sangat dekat dengan masyarakat. Hal ini dapat digambarkan sebagai aliran darah dalam tubuh manusia.² Setiap waktu masyarakat terus berhubungan dengan Angkutan Jalan untuk memenuhi berbagai macam kepentingan setiap harinya. Sejarah Lalu lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak dari masa pemerintahan Belanda sampai era reformasi pada saat ini.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman bersamaan dengan berbagai kemajuan di Bidang Ilmu Pengetahuan dan

¹Baso Hamka, "Tinjauan Kriminologis Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Pada Polres Maros (Studi Kasus Tahun 2014 - 2015)", Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2017, hlm. 1.

²Suwarjoko P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, hlm. 3.

Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.³

Pada sisi lain perkembangan transportasi yang pesat secara tidak langsung akan memperbesar risiko timbulnya permasalahan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/ atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena pengemudi kendaraan yang melanggar rambu-rambu lalu lintas. Pengemudi mengemudikan kendaraan dengan semaunya sendiri, ketidaktahuan terhadap peraturan yang berlaku, tidak terampil dalam berkendara, dan rendahnya tingkat kesadaran pengendara. Tidak sedikit angkat kecelakaan lalu lintas

³Mayola Putri Kusmalia, 2019, Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan Yang Di Sebabkan Oleh Jalan Rusak, Bandar Lampung: Universitas Lampung, hlm. 2.

diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mengantuk, mabuk dan mudah terpancing oleh pengendara jalan lainnya.⁴

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban kendaraan yang pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, peralatan yang sudah tidak layak pakai, tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Faktor jalan yang dimaksud antara lain adalah kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman didaerah pegunungan ada tidaknya media jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang dapat menimbulkan adanya kecelakaan dan dapat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pengguna jalan.⁵

Padahal lalu lintas 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. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan

⁴Ramadhani Ardiyanto, “Tanggung Jawab Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kerusakan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polres Klaten)”, melalui <https://eprints.ums.ac.id>, diakses tanggal 2 September 2019.

⁵Soerjono Soekanto, 1984, *Inventarisasi dan Analisa terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Jakarta: CV. Rajawali, hlm. 21. Secara garis besar kecelakaan lalu lintas cenderung disebabkan oleh 4 (empat) faktor yang saling berkaitan, yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan raya dan faktor lingkungan. Pada hakikatnya pelanggaran atau kecelakaan yang terjadi di jalan raya yang sering terjadi dapat dikatakan bahwa kesalahan terletak pada pemakai jalan raya (faktor manusia) yang mana tidak mentaati dan mematuhi peraturan yang berlaku. Kekurangan-kekurangan yang ada pada manusia sebagai pemakai jalan raya, terutama sekali kurangnya disiplin merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Lihat Agio V Sangki, “Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas”, dalam *Jurnal Lex Crimen*, Volume I, Nomor 1, Januari-Maret 2012, hlm 2.

ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.⁶

Pelanggaran yang sering kali dilakukan oleh pihak penyelenggara jalan salah satunya ialah pemeliharaan jalan raya yang digunakan oleh masyarakat, banyak kondisi jalan yang sudah dalam keadaan rusak tetapi belum mendapatkan perbaikan secara cepat dari pihak penyelenggara jalan, bahkan tidak diberikan rambu atau tanda bahwa jalanan tersebut sedang mengalami kerusakan. Hal-hal seperti ini sering kali menjadi salah satu penyebab kecelakaan dilalu lintas, yang tidak hanya mengakibatkan korban luka tetapi bisa sampai kehilangan nyawa. Seperti kasus di Bandar Lampung 11 Maret 2018 lalu terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh jalan rusak, seorang pengendara motor yang bernama Wayan Budi Utomo warga kampung Karang Anyar, Kelurahan Panjang Utara, Kecamatan Panjang tewas usai terlindas fuso dijalan Yos Sudarso Kelurahan Pidada Kecamatan Panjang. Berdasarkan keterangan yang ada korban terjatuh akibat menghindari lubang dijalan tersebut dan akhirnya terlindas fuso. Korbanpun meninggal dunia ditempat akibat remuk dibagian kepala. Kasus lainnya masih terjadi diBandar Lampung kali ini truk bermuatan pakan ikan yang akan menuju Lahat pada tanggal 6 Januari 2015 malam terguling di Jalan Sultan Agung, kejadian tergulingnya mobil truk yang dikemudikan oleh Agus Laksmono dikarenakan melewati jalan yang rusak dan berlubang sehingga truk kehilangan keseimbangan dan akhirnya terguling kearah kiri badan jalan.

⁶Feti 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 <https://jurnal.untan.ac.id>article.view.>, diakses tanggal 2 September 2019.

Banyak lagi kasus terkait dengan kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia disebabkan kerusakan jalan yang tidak diperbaiki oleh pemerintah sebagai penyelenggara jalan. Tidak hanya masyarakat yang dikenakan sanksi apabila melakukan pelanggaran didalam berlalu lintas, pihak penyelenggara jalanpun dapat dikenakan sanksi yang tegas apabila diketahui melakukan tindakan yang tidak sesuai dengan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Menurut uraian Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 273 menyatakan bahwa apabila pihak penyelenggara jalan tidak melakukan perbaikan jalan yang rusak dengan segera dan dikarenakan jalan rusak itu menimbulkan korban luka ringan, kerusakan pada kendaraan, luka berat, dan meninggal dunia ancaman pidananya sebagaimana yang diatur dalam Pasal tersebut diatas. Meski Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diterapkan sampai dengan sekarang tapi tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang rusak masih tetap terjadi.

Pengaturan mengenai kelalaian dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan tidak terlaksananya penyelenggaraan jalan tidak diatur di dalam Undang- Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang angkutan jalan dan lalu lintas begitu juga dengan Undang-Undang No 38 Tahun 2004 Tentang jalan, serta Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. Dasar hukum pengaturan pidana mengenai hal tersebut masih mengacu pada ketentuan pidana pasal 359 dan pasal 360 KUHP.

Berdasarkan penjelasan di atas, maka pemerintah baik pusat maupun daerah dapat dimintai pertanggungjawaban pidana karena membiarkan rusaknya jalan sehingga menimbulkan korban jiwa. Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan ditentukan, penyelenggara jalan wajib dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/ atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah) sesuai dengan Pasal 273 ayat (1).

Dari banyak kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan jalan rusak, banyak pula masyarakat yang mengajukan gugatan kepada pemerintah terkait kerugian yang dialami serta meminta pertanggungjawaban pemerintah ketika terjadi korban nyawa pengendara, hasilnya adalah mayoritas rakyat yang selalu kalah dalam persidangan tersebut. Padahal UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah memberikan ruang bagi pihak-pihak yang dirugikan untuk menuntut penyelenggara jalan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tesis dengan judul **“Tinjauan Hukum Pidana Pada Kasus Laka Lantans Atas Dampak Kerusakan Jalan”**.

B. Perumusan Masalah

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat dampak kerusakan jalan?
3. Bagaimana pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas akibat dampak kerusakan jalan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dalam rangka dilakukannya penelitian terhadap ketiga permasalahan dalam tesis ini adalah:

1. Untuk mengkaji tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan.
2. Untuk mengkaji perlindungan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat dampak kerusakan jalan.
3. Untuk menganalisis pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas akibat dampak kerusakan jalan.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian dalam tesis ini memberikan sejumlah manfaat yang berguna baik secara teoritis maupun secara praktis antara lain:

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan memberikan tambahan literatur ilmu pengetahuan di bidang hukum terutama yang menyangkut tentang tindak pidana kecelakaan lalu lintas dikarenakan dampak kerusakan jalan.
2. Secara praktis diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak, untuk pihak penyelenggara jalan sebagai bahan kritik dan masukan terhadap kualitas jalan; bagi masyarakat pengguna jalan agar mengetahui hak-haknya sebagai pengguna jalan.

E. Keaslian Penelitian

Keaslian suatu penelitian dalam proses pembuatan suatu karya ilmiah berbentuk tesis merupakan salah satu bagian terpenting yang tidak terpisahkan dari kesempurnaannya sehingga sebelumnya perlu dipastikan pernah tidaknya penelitian mengenai judul tesis ini dilakukan pihak lain. Penelitian ini dilakukan dengan pertimbangan bahan berdasarkan informasi dan penelusuran kepustakaan di lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara bahwa judul **“TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS LAKA LANTAS ATAS DAMPAK KERUSAKAN JALAN”**, sejauh ini belum pernah dilakukan walaupun ada beberapa karya ilmiah yang membahas tentang kerusakan jalan, namun contentnya berbeda dengan yang penulis teliti. Karya ilmiah tersebut antara lain:

1. Hesty Tiffay Fitri dari Fakultas Hukum Progam Hukum Ekonomi Universitas Indonesia tahun 2012, yang berjudul “Perlindungan Konsumen Pengguna Jalan Ditinjau Dari Perspektif Undang-Undang Jalan Yang Memiliki

Hubungan Saling Melengkapi Dengan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Seta Undang-Undang Perlindungan Konsumen”. Hasil penelitian dari tesis ini adalah bahwa masyarakat sebagai konsumen pengguna jalan mempunyai hak atas keamanan dan keselamatan di dalam menggunakan (melintasi) jalan. Namun pada kenyataannya masih banyak sekali kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi masyarakat yang diakibatkan karena jalan yang rusak seperti berlubang, bergelombang (tidak rata), tidak dilengkapi dengan penerangan atau penerangan yang ada minim, tidak disertai dengan rambu-rambu lalu lintas, atau adanya bekas galian yang tidak diratakan kembali. Terdapat beberapa alternatif perlindungan hukum bagi masyarakat pengguna jalan yang mengalami kecelakaan atay kerugian akibat jalan yang rusak. Apabila korban mengajukan gugatan secara perdata, dengan dasar hukum PMH Pasal 1365 KUH Perdata, maka korban yang menggugat terkena konsekuensi untuk harus membuktikan kesalahan si penyelenggara jalan sehingga mengakibatkan kerugian, dan itu bukanlah satu hal yang mudah bagi korban. Apabila korban mengajukan gugatan dengan dasar hukum pelanggaran UUPK maka kesulitan yang dihadapi korban yang menggugat adalah kenyataan bahwa departeme pekerjaan umum ataupun pemerintah daerah yang menjadi penyelenggara jalan tidak memenuhi definisi pelaku usaha sebagaimana diatur oleh UUPK.

2. Penelitian Agil Ratna Dila yang berjudul dengan “Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Korban” dari Fakultas Hukum Universitas Lampung tahun 2019. Hasil penelitian adalah

Korporasi dapat diminta pertanggungjawaban pidananya berdasarkan asas *vicarious liability* dalam tindak pidana umum, apabila terlebih dahulu dapat dibuktikan adanya hubungan subordinasi antara pemberi kerja atau pemberi kuasa dengan individu yang melakukan tindak pidana. Tindak pidana yang dimaksud yang masih dalam ruang lingkup perkerjaannya. Selain itu, tindak pidana tersebut dilakukan dengan niat untuk memberikan keuntungan bagi korporasi baik dalam bentuk berupa keuntungan finansial ataupun bukan misalnya pemulihan nama baik korporasi. Bahwa praktek penegakan hukum terhadap pertanggungjawaban pidana korporasi belum bisa dilaksanakan karena adanya hambatan yuridis dan non yuridis yaitu dari undang-undangnya sendiri yang belum secara jelas dalam hal apa dan perbuatan yang bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi. Dan sampai saat ini tidak banyak putusan yang memuat bahwa badan hukum yang menjadi subjek hukum. Sedangkan kendala non yuridis antara lain keterbatasan sumber daya manusia dalam hal pengetahuan hukum dan kemampuan teknis yang berhubungan dengan pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi.

F. Kerangka Teori dan Konsep

1. Kerangka teori

Fungsi teori dalam penelitian adalah untuk memberikan arahan atau petunjuk dan meramalkan serta menjelaskan gejala yang diamati.⁷

⁷Lexy J. Moleong, 2004, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, hlm.35.

Teori hukum yang digunakan sebagai pisau analisis dalam penelitian tesis ini adalah teori negara hukum dan teori pertanggungjawaban pidana.

a. Teori Negara Hukum

Hakekat negara hukum didasarkan pada konsep teori Kedaulatan Negara (*Soeverignty*) yang pada prinsipnya menyatakan kekuasaan tertinggi di dalam suatu negara adalah hukum. Seluruh alat perlengkapan negara apa pun namanya, termasuk warga negara harus tunduk dan patuh serta menjunjung tinggi hukum tanpa kecuali.⁸ Konsep pemikiran negara hukum seperti ini sebenarnya dapat dilihat dari awal munculnya teori Negara Hukum yang dimulai sejak abad XIX hingga abad XX.⁹

Istilah negara hukum memang baru populer pada Abad XIX, tetapi teori Negara Hukum sebenarnya telah lama ada dan berkembang sesuai dengan tuntutan keadaan. Dimulai dari jaman Plato hingga kini, konsepsi tentang negara hukum banyak mengalami perubahan yang mengilhami ahli filsafat dan pakar hukum untuk merumuskan teori Negara Hukum dan hal-hal yang harus ada dalam konsep negara hukum.¹⁰

⁸B. Hestu Cipto Handoyo, 2003, *Hukum Tata Negara, Kewarganegaraan & Hak Asasi Manusia, Memahami Proses Konsolidasi Sistem Demokrasi di Indonesia*, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, Cetakan Pertama, hlm. 12.

⁹Krisna Harahap, 2003, *HAM dan Upaya Penegakannya di Indonesia*, Bandung: Grafitri Budi Utami, hlm. 22.

¹⁰Plato dan Aristoteles misalnya, telah merumuskan bahwa negara hukum adalah negara yang diperintah oleh pemerintah negara yang adil. Dalam filsafatnya, mereka menyinggung angan-angan (cita-cita) manusia yang berkorespondensi dengan dunia yang mutlak yang disebut dengan: cita-cita untuk mengejar kebenaran (*idée der warhead*), cita-cita untuk mengejar kesusahaan (*idée der zodelijkheid*), cita-cita untuk mengejar keindahan (*idée der schonheid*), dan cita-cita untuk

Konsep negara hukum lahir sebagai hasil perjuangan individu untuk melepaskan dirinya dari keterikatan serta tindakan sewenang-wenang penguasa. Atas dasar ini maka penguasa tidak dibenarkan melakukan tindakan sewenang-wenang kepada individu dan kekuasaannya harus pula dibatasi. Pembatasan kekuasaan dapat dilakukan melalui undang-undang atau peraturan perundang-undangan dan menurut Rukmana Amanwinata disebut dengan asas legalitas negara hukum.¹¹

Melihat perkembangan teori Negara Hukum, terlihat bahwa dalam pengertian *rechtstaat* sering dikaitkan dengan pengertian demokrasi, sehingga pengertian negara hukum yang ideal adalah “negara hukum yang demokratis”. Menurut Padmo Wahjono,¹² bahwa inti perumusan hukum dalam suatu negara hukum harus terumus secara demokratis, yaitu memang dikehendaki oleh rakyat, karena kedaulatan tertinggi berada ditangan rakyat (tanpa ada pembatasan),¹³ akan menimbulkan *absolute-democratic*, yang tidak berbeda sifatnya

mengejar keadilan (*idee der gerechtigheid*). Lihat dalam Moh. Kusnardi dan Bintan Saragih, 2000, *Ilmu Negara*, Jakarta: Gaya Media, Edisi Revisi, Cetakan Keempat, hlm. 131. Demikian pula Krabe, telah merumuskan bahwa negara sebagai pencipta dan penegak hukum di dalam segala kegiatannya harus tunduk pada hukum yang berlaku, dalam arti ini hukum membawahi negara. Hukum itu bersumber dari kesadaran hukum rakyat, maka hukum mempunyai wibawa yang tidak berkaitan dengan seseorang (*impersonal*). Lihat dalam Usep Ranawijaya, 1983, *Hukum Tata Negara, Dasar-dasarnya*, Jakarta: Ghalia, hlm. 181.

¹¹ Rukmana Amanwinata, “Pengaturan dan Batas Implementasi Kemerdekaan Berserikat dan Berkumpul dalam Pasal 28 UUD 1945”, *Disertasi*, Bandung: Program Pascasarjana Universitas Padjadjaran, 1996, hlm. 122-123.

¹² Padmo Wahjono (1), 1986, *Indonesia Negara Berdasarkan Atas Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Cetakan Kedua, hlm. 8-9.

¹³ Sebelum amandemen, tidak ada batasan yang jelas tentang pelaksanaan kedaulatan tertinggi berada ditangan rakyat, karena dalam Pasal 1 ayat (2) UUD 1945 ditegaskan bahwa kedaulatan adalah di tangan rakyat, dan dilakukan sepenuhnya oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat. Setelah amandemen ketiga UUD 1945, maka kedaulatan rakyat ini mempunyai batasan yaitu dilaksanakan menurut Undang-Undang Dasar.

dengan kekuasaan tidak terbatas pada satu orang diktator maupun pada sekelompok orang diktator (*diktatur proletariaat*). Oleh sebab itu, menurut Padmo Wahjono bahwa rumusan yang terdapat dalam alinea keempat Pembukaan UUD 1945 (memuat sila-sila Pancasila), merupakan jaminan pembatasan bagi kemungkinan timbulnya demokrasi yang absolut, bahkan jaminan ini lebih tegas jika dibandingkan dengan rumusan negara hukum yang demokratis atau sebaliknya negara demokrasi yang dibatasi oleh pola negara hukum.

Menurut Scheltema sebagaimana yang dikutip B. Arief Sidharta, telah dirumuskan pandangan tentang unsur-unsur dan asas-asas negara hukum, yang meliputi 5 (lima) hal sebagai berikut:¹⁴

1. Pengakuan, penghormatan dan perlindungan HAM yang berakar dalam penghormatan atas martabat manusia (*human dignity*).
2. Berlakunya asas kepastian hukum, karena negara hukum bertujuan untuk menjamin terwujudnya kepastian hukum dalam masyarakat. Hukum bertujuan untuk mewujudkan kepastian hukum dan prediktabilitas yang tinggi, sehingga dinamika kehidupan bersama dalam masyarakat bersifat "*predictable*". Asas-asas yang terkandung dalam atau terkait dengan asas kepastian hukum itu adalah:
 - a. asas legalitas, konstitusionalitas, dan supremasi hukum;
 - b. asas undang-undang menetapkan berbagai perangkat peraturan tentang cara pemerintah dan para pejabatnya melakukan tindakan pemerintahan;
 - c. asas *non-retroaktif* perundang-undangan, sebelum mengikat undang-undang harus lebih dulu diundangkan dan diumumkan secara layak;
 - d. asas peradilan bebas, independen, imparial, dan objektif, rasional, adil dan manusiawi;

¹⁴ Bernard Arief Sidharta (1), "Kajian Kefilsafatan tentang Negara Hukum", dalam Jurnal Hukum *Jentera*, Jakarta: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK), Edisi 3-Tahun II, November 2004, hlm.124-125.

- e. asas *non-liquet*, hakim tidak boleh menolak perkara karena alasan undang-undangnya tidak ada atau tidak jelas; dan
 - f. hak asasi manusia harus dirumuskan dan dijamin perlindungannya dalam undang-undang atau UUD.
3. Berlakunya persamaan (*similia similibus atau equality before the law*), karena dalam negara hukum, pemerintah tidak boleh mengistimewakan orang atau kelompok orang tertentu atau mendiskriminasikan orang atau kelompok orang tertentu. Di dalam prinsip ini terkandung jaminan persamaan bagi semua orang di hadapan hukum dan pemerintahan dan tersedianya mekanisme untuk menuntut perlakuan yang sama bagi semua warga negara.
 4. Asas demokrasi, bahwa setiap orang mempunyai hak dan kesempatan yang sama untuk turut serta dalam pemerintahan atau untuk mempengaruhi tindakan-tindakan pemerintahan. Asas demokrasi tersebut diwujudkan melalui beberapa prinsip sebagai berikut:
 - a. adanya mekanisme pemilihan pejabat-pejabat publik tertentu yang ber-sifat langsung, umum, bebas, rahasia, jujur dan adil yang diselenggara-kan secara berkala;
 - b. pemerintah bertanggungjawab dan dapat dimintai pertanggungjawaban oleh badan perwakilan rakyat;
 - c. semua warga negara memiliki kemungkinan dan kesempatan yang sama untuk berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan politik dan mengontrol pemerintah;
 - d. semua tindakan pemerintahan terbuka bagi kritik dan kajian rasional oleh semua pihak;
 - e. kebebasan berpendapat/berkeyakinan dan menyatakan pendapat;
 - f. kebebasan pers dan lalu lintas informasi; dan
 - g. rancangan undang-undang harus dipublikasikan untuk memungkinkan partisipasi rakyat secara efektif.
 5. Pemerintah dan pejabat mengemban amanat sebagai pelayan masyarakat dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan tujuan bernegara yang bersangkutan. Dalam asas ini terkandung hal-hal berikut:
 - a. asas-asas umum pemerintahan yang layak;
 - b. syarat-syarat fundamental bagi keberadaan manusia yang bermartabat manusiawi dijamin dan dirumuskan dalam aturan perundang-undangan, khususnya dalam konstitusi;
 - c. pemerintah harus secara rasional menata tiap tindakannya, memiliki tujuan yang jelas dan berhasil guna (*doelmatig*), artinya pemerintahan itu harus diselenggarakan secara efektif dan efisien.

Istilah negara hukum di Indonesia sering disebut *rechtstaats* atau *the rule of law*. Paham *rechtstaats* pada dasarnya bertumpu pada sistem hukum Eropa Kontinental dan walaupun dalam UUD 1945 istilah negara hukum disebut *rechtstaats*, tetapi secara normatif harus dibedakan dengan paham negara hukum dalam sistem hukum Eropa Kontinental ataupun konsep *the rule of law* dalam sistem hukum Anglo Saxon. Konsep negara hukum (*rechtstaats*) di Indonesia harus sesuai dengan nilai-nilai yang tercermin dalam Pancasila. Pemahaman utuh terhadap konsep Negara Hukum yang berdasarkan Pancasila dapat dilihat dari proses dan latar belakang lahirnya rumusan Pembukaan UUD 1945 yang merupakan pernyataan kehendak lahirnya negara Indonesia, serta sebagai dasar filosofis dan tujuan negara. Dari kajian dan pemahaman demikian, akan sampai pada suatu kesimpulan bahwa dalam konsep Negara Hukum yang berdasarkan Pancasila selain memiliki kesamaan, tetapi juga memiliki perbedaan dengan konsep negara hukum yang dikembangkan di negara lain.¹⁵

Negara hukum itu bukan suatu jenis dan watak negara yang datang dengan sendirinya. Realisasi negara hukum harus

¹⁵ Negara hukum dalam perspektif Pancasila, selain memiliki elemen-elemen yang sama dengan elemen negara hukum dalam *rechtstaat* maupun *rule of law*, juga memiliki elemen-elemen yang spesifik yang menjadikan Negara Hukum Indonesia berbeda dengan konsep negara hukum yang dikenal secara umum. Perbedaan itu terletak pada nilai-nilai yang terkandung dalam Pembukaan UUD 1945 yang di dalamnya mengandung Pancasila dengan prinsip-prinsip Ketuhanan Yang Maha Esa, serta tidak adanya pemisahan antara negara dan agama, prinsip musyawarah dalam pelaksanaan kekuasaan pemerintahan negara, prinsip keadilan sosial, kekeluargaan dan gotong royong serta hukum yang mengabdikan pada keutuhan negara kesatuan Indonesia. Lihat dalam Hamdan Zoelva, "Negara Hukum dalam Perspektif Pancasila," <http://www.setneg.go.id>, diakses tanggal 2 Agustus 2019.

diperjuangkan, sebab walau-pun ditetapkan dengan peraturan negara, bahwa harus diakui supremasi yang mutlak dari hukum, aspek materil dan formil-organisatoris, aspek imperatif atau normatif dan segi operatif, semua ini tidak menjamin perwujudan negara hukum jika tidak didukung oleh jiwa negara hukum dari pejabat hukum serta pemerintah dan warga negara serta rakyat. Jiwa negara itu sendiri merupakan sikap, rasa tanggung jawab, daya kekuatan dari manusia sebagai warga negara dan dalam golongan, yang memberi arah dan disiplin pemikiran serta perbuatan untuk mewujudkan negara hukum.¹⁶

Unsur-unsur negara hukum Indonesia merupakan nilai yang dipetik dari seluruh proses lahirnya negara Indonesia, dasar falsafah serta cita hukum negara Indonesia. Oleh sebab itu, kedudukan Pembukaan UUD 1945 yang juga memuat rumusan Pancasila, menjadi sumber hukum tertinggi bagi negara hukum Indonesia. Pembukaan UUD 1945 merupakan nilai abstraksi tertinggi dan nilai yang terkandung dalam pembukaan merupakan kaedah penuntun penyusunan pasal-pasal dalam UUD 1945 agar tidak menyimpang dari nilai-nilai yang menjadi dasar falsafah dan cita negara.

Pemegang kekuasaan negara dalam menjalankan kekuasaannya tentu harus berpedoman pada nilai-nilai yang menjadi dasar falsafah dan cita negara Indonesia, yang sekaligus merupakan moral ketatanegaraan. Hal ini didasarkan pada pendapat A.V. Dicey

¹⁶O. Notohamidjojo, 1967, *Makna Negara Hukum bagi Pembaharuan Negara dan Wibawa Hukum bagi Pembaharuan Masyarakat di Indonesia*, Jakarta: Badan Penerbit Kristen, hlm. 44-45.

sebagaimana yang dikutip Bagir Manan,¹⁷ dikatakan bahwa ketentuan ketatanegaraan, terdiri dari 2 (dua) macam ketentuan, yaitu:

1. ketentuan-ketentuan (*rules*) yang digolongkan sebagai kaidah-kaidah hukum (*law*), yaitu kaidah-kaidah hukum tata negara (*the law of the constitution*). Termasuk kaidah-kaidah hukum tata negara adalah semua ketentuan yang penataannya dapat dipaksakan oleh (melalui) pengadilan; dan
2. ketentuan-ketentuan yang tidak termasuk sebagai kaidah hukum, yaitu konvensi ketatanegaraan atau akhlak (*moral*) ketatanegaraan (*convention of the constitutional atau constitutional morality*).

Bagir Manan lebih lanjut menjelaskan bahwa walaupun konvensi ketatanegaraan mengatur tentang cara-cara pemegang kekuasaan negara menjalankan kekuasaan, tetapi tidak tergolong sebagai kaidah hukum, karena penataan terhadap konvensi ketatanegaraan tidak dipaksakan oleh (melalui) pengadilan. Ketaatan terhadap konvensi ketatanegaraan semata-mata berdasarkan kesukarelaan atau karena dorongan etika atau akhlak. Oleh sebab itu, konvensi ketatanegaraan disebut juga etika ketatanegaraan, akhlak ketatanegaraan (*constitutional ethich atau constitutional morality*).¹⁸

Susunan Pancasila adalah hirarkis dan mempunyai bentuk piramidal, dan kalau dilihat dari inti isinya, maka urutan-urutan lima sila menunjukkan suatu rangkaian tingkat dalam dan luas isinya. Setiap sila yang di belakang sila lainnya merupakan pengkhususan dari sila yang di depannya, dan jika urutan masing-masing sila dianggap mempunyai maksud demikian, maka di antara lima sila ada hubungan

¹⁷ Bagir Manan, 1987, *Konvensi Ketatanegaraan*, Bandung: Armico, hlm. 20.

¹⁸ *Ibid.*

yang mengikat satu kepada yang lain, sehingga Pancasila merupakan satu kesatuan yang bulat. Dalam susunan hirarkis dan piramidal ini, maka Ketuhanan Yang Maha Esa menjadi basis dari kemanusiaan (perikemanusiaan), persatuan Indonesia (kebangsaan), kerakyatan dan keadilan sosial. Sebaliknya Ketuhanan Yang Maha Esa adalah Ketuhanan Yang Maha Esa adalah yang berkemanusiaan, berpersatuan (berkebangsaan), berkerakyatan dan berkeadilan sosial, demikian seterusnya¹⁹

Yudi Latif,²⁰ mengemukakan bahwa sebagai basis moralitas dan haluan kebangsaan-kenegaraan, Pancasila memiliki landasan ontologis, epistemologis, dan aksiologis yang kuat. Setiap sila memiliki justifikasi historisitas, rasionalitas, dan aktualitasnya, yang jika dipahami, dihayati, dipercayai dan diamankan secara konsisten dapat menopang pencapaian-pencapaian agung peradaban bangsa. Pokok-pokok moralitas dan haluan kebangsaan-kenegaraan berdasarkan alam Pancasila dapat dilukiskan sebagai berikut:

1. Nilai-nilai ketuhanan (*religiositas*) sebagai sumber etika dan spiritualitas (yang bersifat vertikal-transendental) dianggap penting sebagai fundamen etik kehidupan bernegara. Indonesia bukanlah negara sekuler yang ekstrem, yang memisahkan “agama” dan “negara” dan berpretensi untuk menyudutkan peran agama ke ruang privat/komunitas. Negara menurut alam Pancasila diharapkan dapat melindungi dan mengembangkan kehidupan beragama, sementara agama diharapkan dapat memainkan peran publik yang berkaitan dengan penguatan etika sosial, tetapi saat sama, Indonesia juga bukan “negara agama”, yang hanya

¹⁹ Notonagoro, 1988, *Pancasila Dasar Falsafah Negara*, Jakarta: Rineka Cipta, Cetakan Keempat, hlm. 31.

²⁰Yudi Latif, 2011, *Negara Paripurna: Historisitas, Rasionalitas, dan Aktualitas Pancasila*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, hlm. 42-46.

merepresentasikan salah satu (unsur) agama dan memungkinkan agama untuk mendikte negara.

2. Nilai-nilai kemanusiaan universal yang bersumber dari hukum Tuhan, hukum alam, dan sifat-sifat sosial manusia (yang bersifat horizontal) dianggap penting sebagai fundamen etika-politik kehidupan bernegara dalam pergaulan dunia. Prinsip kebangsaan yang luas yang mengarah pada persaudaraan dunia itu dikembangkan melalui jalan eksternalisasi dan internalisasi. Keluar, bangsa Indonesia menggunakan segenap daya dan khazanah yang dimilikinya untuk secara bebas-aktif “ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial”. Ke dalam, bangsa Indonesia dan memuliakan hak-hak dasar warga dan penduduk negeri. Landasan etik sebagai prasyarat persaudaraan universal ini adalah “adil” dan “beradab”.
3. Aktualisasi nilai-nilai etis kemanusiaan itu terlebih dahulu harus mengakar kuat dalam lingkungan pergaulan kebangsaan yang lebih dekat sebelum menjangkau pergaulan dunia yang lebih jauh. Dalam internalisasi nilai-nilai persaudaraan kemanusiaan ini, Indonesia adalah negara persatuan kebangsaan yang mengatasi paham golongan dan perseorangan. Persatuan dari kebhinekaan masyarakat Indonesia dikelola berdasarkan konsepsi kebangsaan yang mengekspresikan persatuan dalam keragaman, dan keragaman dalam persatuan, yang dalam slogan negara dinyatakan dengan ungkapan “bhineka tunggal ika”.
4. Nilai ketuhanan, nilai kemanusiaan, dan nilai serta cita-cita kebangsaan itu dalam aktualisasinya harus menjunjung tinggi kedaulatan rakyat dalam semangat permusyawaratan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan. Dalam visi demokrasi permusyawaratan, demokrasi memperoleh kesejatiannya dalam penguatan daulat rakyat, ketika kebebasan politik berkelindan dengan kesetaraan ekonomi, yang menghidupkan semangat persaudaraan dalam kerangka “musyawarah-mufakat”. Dalam prinsip musyawarah-mufakat, keputusan tidak didikte oleh golongan mayoritas (mayorokrasi) atau kekuatan minoritas elite politik dan pengusaha (minorokrasi), melainkan dipimpin oleh hikmat/kebijaksanaan yang memuliakan daya-daya nasionalitas deliberatif dan kearifan setiap warga tanpa pandang bulu.
5. Nilai ketuhanan, nilai kemanusiaan, nilai dan cita kebangsaan, serta demokrasi permusyawaratan itu memperoleh kepenuhan artinya sejauh dapat mewujudkan keadilan sosial. Di satu sisi, perwujudan keadilan sosial harus mencerminkan imperatif etis keempat sila lainnya. Di sisi lain, otentisitas pengalaman sila-sila Pancasila bisa ditakar dari perwujudan keadilan sosial dalam perikehidupan kebangsaan. Dalam visi keadilan sosial menurut Pancasila, yang dikehendaki adalah keseimbangan antara pemenuhan kebutuhan

jasmani dan rohani, keseimbangan antara peran manusia sebagai makhluk individu (yang terlembaga dalam pasar) dan peran manusia sebagai makhluk sosial (yang terlembaga dalam negara), juga keseimbangan antara pemenuhan hak sipil dan politik dengan hak ekonomi, serta sosial dan budaya.

Muhammad Tahir Azhary mengutip pendapat Oemar Seno Adji mengata-kan bahwa: Negara Hukum Indonesia mempunyai ciri khas Indonesia, karena mempunyai pandangan hidup bernegara yaitu Pancasila. Pancasila harus diangkat sebagai dasar pokok dan sumber hukum, maka Negara Hukum Indonesia dapat pula disebut Negara Hukum Pancasila. Salah satu ciri pokok dalam Negara Hukum Pancasila adalah adanya jaminan terhadap kebebasan beragama (*freedom of religion*).²¹ Muhammad Tahir Azhary selanjutnya mengata-kan bahwa walaupun dalam Penjelasan UUD 1945 digunakan istilah *rechtstaats*, tetapi yang dianut oleh Negara Indonesia bukan konsep *rechtstaats* dan bukan pula konsep *the rule of law*, melainkan konsep Negara Hukum Pancasila yang mempunyai ciri-ciri: (1) ada hubungan yang erat antara agama dan negara; (2) bertumpu pada Ketuhanan Yang Maha Esa; (3) kebebasan beragama dalam arti positif; (4) *ateisme* tidak dibenarkan dan komunisme dilarang; (5) asas kekeluargaan dan kerukunan.²² Dalam pendapat lain menurut Bernard

²¹Muhammad Tahir Azhary, 1993, *Negara Hukum: Suatu Studi tentang Prinsip-prinsipnya Dilihat dari Segi Hukum Islam, Implementasinya pada Periode Negara Madinah dan Masa Kini*, Jakarta: Bulan Bintang, hlm. 69.

²²*Ibid*, hlm. 71.

Arief Sidharta, dikatakan bawah Negara Pancasila mempunyai ciri-ciri, yaitu:²³

1. Negara Pancasila adalah negara hukum, yang di dalamnya semua penggunaan kekuasaan harus selalu ada landasan hukumnya dan dalam kerangka batas-batas yang ditetapkan oleh hukum, *a fortiori* untuk penggunaan kekuasaan publik. Jadi, pemerintahan yang dikehendaki adalah pemerintahan berdasarkan, dengan dan oleh hukum (*“rule by law”* dan *“rule of law”*).
2. Negara Pancasila itu adalah negara demokrasi yang dalam keseluruhan kegiatan menegaranya selalu terbuka bagi partisipasi seluruh rakyat, yang di dalamnya pelaksanaan kewenangan dan penggunaan kekuasaan publik harus dipertanggungjawabkan kepada rakyat dan harus selalu terbuka bagi pengkajian rasional oleh semua pihak dalam kerangka tata nilai dan tatanan hukum yang berlaku. Selain itu, badan kehakiman menjalankan kewenangannya secara bebas, dan birokrasi pemerintahan lain tunduk pada putusan badan kehakiman, serta warga masyarakat dapat mengajukan tindakan birokrasi pemerintahan ke pengadilan. Pemerintah terbuka bagi pengkajian kritis oleh Badan Perwakilan Rakyat dan masyarakat berkenaan dengan kebijakan dan tindakan-tindakannya.²⁴
3. Negara Pancasila adalah organisasi seluruh rakyat yang menata diri secara rasional untuk dalam kebersamaan berikhtiar, dalam kerangka dan melalui tatanan kaidah hukum yang berlaku, mewujudkan kesejahteraan lahir-batin bagi seluruh rakyat dengan selalu mengacu pada nilai-nilai martabat manusia dan Ketuhanan Yang Maha Esa. Dalam konsepsi Negara Pancasila ini, maka negara dan pemerintah lebih merupakan koordinasi berbagai pusat pengambilan keputusan rasional yang berintikan asas rasionalitas-efisiensi, asas rasionalitas-kewajaran, asas rasionalitas-berkaidah dan asas rasionalitas-nilai, ketimbang organisasi kekuasaan semata-mata.²⁵ Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa Negara Pancasila yang dicita-citakan adalah negara hukum yang berdasarkan asas kerakyatan bertujuan untuk mewujudkan kesejahteraan berkeadilan (keadilan sosial) bagi seluruh rakyat Indonesia serta perdamaian dunia

²³Bernard Arief Sidharta (2), 2009, *Refleksi tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah Penelitian tentang Fundasi Kefilsafatan dan Sifat Keilmuan Ilmu Hukum sebagai Landasan Pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*, Bandung: Mandar Maju, Cetakan Ketiga, hlm. 48-49.

²⁴Franz Magnis Suseno, 1995, *Mencari Sosok Demokrasi*, Jakarta: Gramedia, hlm. 58-59.

²⁵Bandingkan juga dengan Jurgen Habermas, 1998, *Recht en Moral*, Kampen: Kok Agora, hlm. 56-58.

Padmo Wahjono,²⁶ mengatakan ada 5 (lima) unsur formal negara hukum Indonesia, yaitu: (1) bersumber pada Pancasila; (2) Majelis Permusyawaratan Rakyat merupakan lembaga tertinggi negara yang melaksanakan kedaulatan rakyat, Presiden mandataris MPR bersama-sama Dewan Perwakilan Rakyat yang merupakan bagian dari MPR merupakan lembaga pembentuk undang-undang;²⁷ (3) Pemerintahan berdasarkan sistem konstitusi, tidak bersifat absolut; (4) segala warga negara bersamaan kedudukannya dalam hukum dan pemerintahan; dan (5) kekuasaan kehakiman yang merdeka. Pandangan lain Menurut Philipus M. Hadjon,²⁸ dijelaskan bahwa ciri negara hukum Pancasila, yaitu: (1) keserasian hubungan antara pemerintah dan rakyat berdasarkan asas kerukunan; (2) hubungan fungsional yang proposional antara kekuasaan-kekuasaan negara; (3) prinsip penyelesaian sengketa secara musyawarah dan peradilan merupakan sarana terakhir; dan (4) keseimbangan antara hak dan kewajiban.

Berpedoman pada pendapat tersebut di atas dan didasarkan pada asas bahwa Pancasila merupakan sumber dari segala sumber hukum negara, maka setiap aturan hukum positif yang berlaku di Indonesia, haruslah mencerminkan nilai-nilai luhur dan murni yang

²⁶Padmo Wahjono (2), 1989, *Pembangunan Hukum di Indonesia*, Jakarta: In-Hill Co., hlm. 32.

²⁷ Sejak Amandemen dilakukan amandemen terhadap UUD 1945, kedudukan MPR tidak lagi disebut sebagai lembaga tertinggi negara.

²⁸Philipus M. Hadjon, 1987, *Perlindungan Hukum bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu, hlm. 90.

terkandung dalam masing-masing Sila Pancasila dan tentunya dituntun oleh Sila Ketuhanan. Terkait dengan hal ini, menurut Darji Darmodiharjo dan Shidarta,²⁹ dikatakan bahwa apabila filsafat hukum mengadakan penilaian terhadap hukum (apakah hukum yang ada itu sudah memenuhi rasa keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan), bagi bangsa Indonesia, yang dipergunakan sebagai ukuran, alat penilai, atau batu ujiannya adalah Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum, yang *nota bene* identik dengan pokok-pokok pikiran Pembukaan UUD 1945.

Kedudukan Pancasila dalam sistem ketatanegaraan Indonesia adalah sebagai *staatsfundamentalnorm*. Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at dikatakan bahwa penempatan Pancasila sebagai *staatsfundamentalnorm* pertama kali disampaikan Notonagoro.³⁰ Pancasila dilihat sebagai cita hukum (*rechtsidee*) merupakan bintang pemandu. Posisi ini mengharuskan pembentukan hukum positif adalah untuk mencapai ide-ide dalam Pancasila, serta dapat digunakan untuk menguji hukum positif. Dengan ditetapkannya Pancasila sebagai

²⁹Darji Darmodiharjo dan Shidarta, 2008, *Pokok-pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, Cetakan Ketujuh, hlm. 231.

³⁰Notonagoro, "Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 (Pokok Kaidah Fundamental Negara Indonesia)" dalam *Pancasila Dasar Falsafah Negara*, Jakarta: Pantjuran Tudjuh, Cetakan Keempat, t.t. Lihat Juga dalam Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at, 2006, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Jakarta: Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Cetakan Pertama, hlm. 171.

staats-fundamentalnorm maka pembentukan hukum, penerapan dan pelaksanaannya tidak dapat dilepaskan dari nilai-nilai Pancasila.³¹

Ide *staatsfundamentalnorm* sebenarnya pernah dikembangkan oleh murid Hans Kelsen, yang bernama Hans Nawiasky, dalam karyanya yang berjudul “*Allgemeine Rechtslehre als System der rechtlichen Grundbegriffe*.”³² Teori yang ajarkan Nawiasky disebut dengan *theorie von stufenaufbau der rechtsordnung*, dan susunan norma menurut teori adalah:³³

1. Norma fundamental negara (*staatsfundamentalnorm*);
2. Aturan dasar negara (*staatsgrundgesetz*);
3. Undang-undang formal (*formell gesetz*); dan
4. Peraturan pelaksanaan dan peraturan otonom (*verordnung en autonome satzung*).

Staatsfundamentalnorm adalah norma yang merupakan dasar bagi pembentukan konstitusi atau Undang Undang Dasar (*staatsverfassung*) dari suatu negara. Posisi hukum dari *staatsfundamentalnorm* adalah sebagai syarat bagi berlakunya suatu konstitusi. *Staatsfundamentalnorm* ada terlebih dahulu dari konstitusi suatu negara.³⁴ Menurut Nawiasky, norma tertinggi yang oleh Kelsen

³¹A. Hamid S. Attamimi, “Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara: Suatu Studi Analisis Mengenai Keputusan Presiden yang Berfungsi Pengaturan dalam Kurun Waktu Pelita I-Pelita IV”, *Disertasi*, Jakarta: Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia, 1990, hlm. 309.

³² Hans Nawiasky, *Allgemeine Rechtslehre als System der rechtlichen Grundbegriffe*, Einsiedeln/Zürich/Köln: Benziger, 1948. Lihat juga dalam Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa’at, *Op. Cit.* hlm. 170.

³³ A. Hamid S. Attamimi, *Op. Cit.* hlm. 287.

³⁴ *Ibid.*

disebut sebagai norma dasar (*basic norm*) dalam suatu negara sebaiknya tidak disebut sebagai *staatsgrundnorm* melainkan *staatsfundamentalnorm* atau norma fundamental negara.³⁵ Attamimi menunjukkan struktur hierarki tata hukum Indonesia dengan menggunakan teori Nawiasky, dan berdasarkan teori ini, maka struktur tata hukum Indonesia adalah:³⁶

1. *Staatsfundamentalnorm*: Pancasila (Pembukaan UUD 1945).
2. *Staatsgrundgesetz*: Batang Tubuh UUD 1945, TAP MPR, dan Konvensi Ketatanegaraan.
3. *Formell gesetz*: Undang-undang.
4. *Verordnung en Autonome Satzung*: secara hirarkis mulai dari Peraturan Pemerintah hingga Keputusan Bupati atau Walikota.

Berdasarkan uraian di atas, maka kedudukan Pancasila dalam sistem ketatanegaran Indonesia yang merupakan norma tertinggi atau disebut juga norma fundamental negara, harus dijadikan ukuran atau patokan nilai terhadap keberlakuan suatu peraturan perundang-undangan. Pencerminan nilai-nilai luhur Pancasila dalam setiap instrumen hukum yang berlaku di Indonesia inilah yang merupakan unsur pembeda antara konsep negara hukum Pancasila dengan konsep negara hukum (*rechtstaats* atau *the rule of law*) yang umumnya dikenal pada negara lain. Oleh sebab itu, hukum positif hendaknya diselaraskan dengan nilai-nilai yang terkandung dalam Sila Pancasila

³⁵*Ibid*, hlm. 359.

³⁶*Ibid*, hlm. 291.

dan oleh sebab itu, maka setiap aturan hukum di Indonesia haruslah mencerminkan nilai-nilai luhur dan murni yang terkandung pada masing-masing Sila Pancasila.

b. Teori pertanggungjawaban pidana

Pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk untuk menentukan apakah seorang tersangka atau terdakwa dipertanggungjawabkan atas suatu tindak pidana yang telah terjadi. Dengan kata lain pertanggungjawaban pidana adalah suatu bentuk yang menentukan apakah seseorang tersebut dibebaskan atau dipidana.

Menurut Roeslan Saleh pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada perbuatan pidana dan secara subjektif memenuhi syarat untuk dapat dipidana karena perbuatannya itu.³⁷ Apa yang dimaksud dengan celaan objektif adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang tersebut merupakan perbuatan yang dilarang, perbuatan dilarang yang dimaksud disini adalah perbuatan yang memang bertentangan atau dilarang oleh hukum baik hukum formil maupun hukum materil. Sedangkan yang dimaksud dengan celaan subjektif merujuk kepada sipembuat perbuatan terlarang tersebut, atau dapat dikatakan celaan yang subjektif adalah orang yang melakukan perbuatan yang dilarang atau bertentangan dengan hukum. Apabila perbuatan yang dilakukan suatu perbuatan yang dicela atau suatu perbuatan yang dilarang namun apabila didalam diri seseorang tersebut ada kesalahan yang

³⁷Roeslan Saleh, 2009, *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan Pertama, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm. 33.

menyebabkan tidak dapat bertanggungjawab maka pertanggungjawaban pidana tersebut tidak mungkin ada.

Pertanggungjawaban pidana dalam *common law system* selalu dikaitkan dengan *mens rea* dan *pemidanaan (punishment)*. Pertanggungjawaban pidana memiliki hubungan dengan kemasyarakatan yaitu hubungan pertanggungjawaban dengan masyarakat sebagai fungsi, fungsi disini pertanggungjawaban memiliki daya penjatuhan pidana sehingga pertanggungjawaban disini memiliki fungsi control sosial sehingga didalam masyarakat tidak terjadi tindak pidana.

Selain hal itu pertanggungjawaban pidana dalam common law sistem berhubungan dengan *mens rea*, bahwa pertanggungjawaban pidana dilandasi oleh keadaan suatu mental yaitu sebagai suatu pikiran yang salah (*a guilty mind*). *Guilty mind* mengandung arti sebagai suatu kesalahan yang subjektif, yaitu seseorang dinyatakan bersalah karena pada diri pembuat dinilai memiliki pikiran yang salah, sehingga orang tersebut harus bertanggungjawab. Adanya pertanggungjawaban pidana dibebankan kepada pembuat maka pembuat pidana harus dipidana. Tidak adanya pikiran yang salah (*no guilty mind*) berarti tidak ada pertanggungjawaban pidana dan berakibat tidak dipidanya pembuat.

2. Kerangka konsep

Di dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 Lalu Lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang

diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan/atau barang yang berupa jalan atau fasilitas pendukung. Operasi lalu lintas di jalan raya ada empat unsur yang saling terkait yaitu pengemudi, kendaraan, jalan dan pejalan kaki.

Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung yaitu:

- a. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/ atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung;
- b. Terminal mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/ atau barang, serta perpindahan moda angkutan;
- c. Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis bujur, garis melintang, garis serong, serta lambing yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas;
- d. Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambing, huruf, angka, kalimat dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan;

- e. Alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat di lengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.

Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus dipersimpangan.

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dengan moda angkutan lain untuk memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika lalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Menurut Hobbs, mengungkapkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari

kendaraan.³⁸ Kecelakaan kendaraan didefinisikan sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait yaitu: manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 24 , LLAJ, kecelakaan lalu lintas adalah :

“Suatu peristiwa di atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan / atau kerugian harta benda“.

Menurut klasifikasi, kecelakaan di bagi menjadi 3 :

a. Menurut jenis kecelakaan :

1. Terjatuh - tertimpa benda jatuh;
2. Tertumbuk atau terkena benda;
3. Terjepit oleh benda;
4. Gerakan yang melebihi kemampuan;
5. Pengaruh suhu tinggi;
6. Terkena sengatan arus listrik;
8. Tersambar petir;
8. Kontak dengan bahan - bahan berbahaya.

b. Menurut sumber atau penyebab kecelakaan :

1. Dari mesin;
2. Alat angkut dan alat angkat;
3. Bahan/zat berbahaya dan radiasi;

³⁸F.D.Hobbs, 1979, *Traffic Planning and Engineering*, Second edition 1979, edisi Indonesia, terjemahan Suprpto T.M. dan Waldijono, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Edisi kedua, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, hlm. 49.

4. Lingkungan kerja.

c. Menurut sifat luka atau kelainan :

1. Patah tulang;

2. Memar;

3. Gegar otak;

4. Luka bakar;

5. Keracunan mendadak;

6. Akibat cuaca.

G. Metode Penelitian

1. Spesifikasi penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif, dengan pendekatan penelitian terhadap sistem hukum. Bentuk-bentuk penelitian hukum normatif sebagaimana yang dikatakan Ronny Hanitijo Soemitro meliputi: inventarisasi hukum positif, penelitian asas-asas hukum, penelitian hukum in concreto, penelitian sinkronisasi hukum, penelitian sistem hukum dan perbandingan hukum.³⁹

Penelitian hukum normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal. Pada penelitian doktrinal, hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (*law in books*).⁴⁰ Penelitian yuridis normatif yaitu penelitian yang dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-

³⁹Ronny Hanitijo Soemitro, 1990, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Cetakan Keempat, hlm.4.

⁴⁰Amiruddin dan Zainal Asikin, 2014, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm.118.

peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum yang lain karena penelitian yang diteliti berdasarkan pada peraturan perundang-undangan yaitu hubungan peraturan yang satu dengan peraturan yang lain serta kaitannya dengan penerapannya dalam praktik.⁴¹

2. Sifat penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analisis. Penelitian deskriptif analisis yaitu penelitian yang menggambarkan objek, menerangkan dan menjelaskan sebuah peristiwa dengan maksud untuk mengetahui keadaan objek yang diteliti. Penelitian deskriptif dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya.⁴²

Menurut Sumadi Suryabrata, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bernaksud untuk membuat pencandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian. Penelitian deskriptif adalah akumulasi data dasar dalam cara cara deskripsi semata-mata tidak perlu mencari atau menerangkan saling hubungan, mentest hipotesis, membuat ramalan, atau mendapatkan makna dari implikasi.⁴³

3. Metode pendekatan

Metode yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan dua (dua) pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case*

⁴¹Ediwarman, 2014, *Monograf Metodologi Penelitian Hukum (Panduan Penulisan Tesis dan Disertasi)*, Medan, hlm. 96.

⁴²Soerjono Soekanto, 2014, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press, hlm.10.

⁴³Sumadi Suryabrata, 2006, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm.76.

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;
- 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.⁴⁴

4. Sumber data

Dalam hubungannya dengan proses pengumpulan data dan jika dilihat dari jenisnya, data dibedakan menjadi data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dari langsung dari objek yang diteliti, sedangkan data sekunder merupakan data dalam bentuk jadi, seperti data dokumen dan publikasi.⁴⁵ Jenis data dalam penelitian ini berupa data sekunder yaitu dilakukan dengan cara studi pustaka (*library research*) atau penelusuran literatur di perpustakaan

⁴⁴Johnny Ibrahim, 2005, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia, hlm. 248.

⁴⁵Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, hlm. 57.

terhadap bahan-bahan hukum tertulis yang relevan. Literatur diperoleh melalui membaca referensi, melihat, mendengar seminar, pertemuan-pertemuan ilmiah, serta mendownload melalui internet. Data yang diperoleh kemudian dipilah-pilah guna memperoleh data yang sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini, yang didapat dari⁴⁶:

- a. Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas yang terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim,⁴⁷ dalam penelitian ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- a. Bahan hukum sekunder, semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.⁴⁸
- b. Bahan hukum tertier, yaitu bahan hukum yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan sekunder, misalnya bibliografi dan indeks kumulatif.⁴⁹ Bahan hukum tersier atau bahan hukum penunjang

⁴⁶Bambang Sunggono, 2005, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, hlm.113.

⁴⁷Peter Mahmud Marzuki, 2008, *Penelitian Hukum*, Cet. ke-4, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, hlm.141. Lihat juga Zainuddin Ali, 2011, *Metode Penelitian Hukum*, Cet. ke-3, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 47.

⁴⁸*Ibid.*

⁴⁹P. Joko Subagyo, 2011, *Metode Penelitian Dalam Teori & Praktik*, Jakarta: PT. Rineka Cipta, hlm.90.

pada dasarnya mencakup bahan-bahan yang memberikan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan sekunder, yang lebih dikenal dengan nama bahan acuan bidang hukum atau bahan rujukan bidang hukum, misalnya abstrak perundang-undangan, bibliografi hukum, direktori pengadilan, ensiklopedia hukum, indeks majalah hukum, kamus hukum, dan seterusnya.⁵⁰

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

6. Analisis data

Untuk menganalisis data yang terhimpun dari penelusuran kepustakaan, maka penelitian ini menggunakan analisis kualitatif. Analisis kualitatif ini pada dasarnya merupakan pemaparan tentang teori-teori yang telah ada, sehingga teori-teori tersebut dapat ditarik beberapa hal yang dapat dijadikan konklusi dalam penelitian ini. Jenis analisis data kualitatif yaitu menganalisis data berdasarkan kualitasnya (tingkat keterkaitannya) bukan didasarkan pada kuantitasnya.

⁵⁰Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.Cit.*, hlm.33.

H. Sistematika Pembahasan

Untuk mempermudah penelitian ini, maka akan dibuat sistematika pembahasan berikut ini:

- Bab I : Latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian, kerangka teori dan konsep, metode penelitian, yang berisi jenis penelitian, sifat penelitian, jenis data, lokasi penelitian, analisis data.
- Bab II : Bab ini membahas tentang tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan, yang akan dibahas dalam bab ini adalah pengaturan hukum tentang kewenangan pemerintah dalam penanganan jalan rusak; kecelakaan lalu lintas yang dapat dipidana, serta tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan .
- Bab III : Bab ini membahas tentang perlindungan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat dampak kerusakan jalan, yang akan dibahas yaitu konsep perlindungan hukum dalam perspektif hukum di Indonesia; bentuk perlindungan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan.
- Bab IV : Bab ini akan membahas pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas akibat dampak kerusakan jalan, yang dibahas dalam bab ini adalah beberapa kasus

kecelakaan pengendara kendaraan akibat jalan rusak yang diputus oleh pengadilan, dan pertanggungjawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelekaan lalu lintas akibat dampak kerusakan jalan.

Bab V : Kesimpulan dan Saran

Daftar Pustaka

BAB II

TINJAUAN HUKUM PIDANA PADA KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS ATAS DAMPAK KERUSAKAN JALAN

A. Pengaturan Hukum tentang Kewenangan Pemerintah dalam Penanganan Jalan Rusak

Masalah lalu lintas terus berkembang menjadi masalah yang semakin kompleks dan menjadi bagian strategis dalam pembangunan jangka panjang. Pada negara berkembang seperti Indonesia, masalah lalu lintas cukup mendominasi banyaknya korban jiwa yang menyebabkan kematian. Perkembangan lalu lintas kendaraan, khususnya kendaraan roda dua itu sendiri dapat memberikan efek kepada kehidupan masyarakat. Seperti diketahui sejumlah kendaraan yang beredar dari tahun ke tahun semakin meningkat. Selain untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, hal ini juga berdampak pada kecelakaan lalu lintas yang angka semakin meningkat. Agar tidak banyak memberikan dampak negatif pada keselamatan lalu lintas, maka dibuatlah peraturan lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dan kemudian saat ini ada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas.⁵¹

Lalu lintas dan transportasi jalan memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya untuk memajukan kesejahteraan masyarakat seperti amanat UU Konstitusi Republik

⁵¹Ferawati Royani, "Implementasi Pasal 273 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya", dalam *Jurnal Hukum Sehasen*, Volume 2, Nomor 2 Tahun 2017, hlm. 123.

Indonesia pada tahun 1945.⁵² Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) harus berkembang untuk mewujudkan kemakmuran, keamanan, ketertiban dalam lalu lintas dan transportasi jalan dalam upaya mendukung pembangunan ekonomi serta pengembangan sains dan teknologi, kemandirian regional, dan akuntabilitas penyelenggara negara.⁵³

Pesatnya perkembangan transportasi secara tidak langsung meningkatkan risiko masalah lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas adalah peristiwa jalan yang tak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban kerugian manusia dan/atau harta benda. Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena pengemudi kendaraan melanggar rambu-rambu lalu lintas. Pengemudi menyetir kendaraan sesuka hati, ketidaktahuan terhadap peraturan yang berlaku, tidak terampil dalam mengemudi, dan rendahnya tingkat kesadaran pengemudi. Tak terkecuali terjadinya kecelakaan lalu lintas disebabkan pengemudi membawa kendaraan dalam keadaan mengantuk, mabuk dan mudah diprovokasi oleh pengendara jalan lainnya. Faktor kendaraan terbanyak yang menyebabkan terjadi kecelakaan adalah ban dalam keadaan rusak, rem tidak berfungsi seperti seharusnya, peralatan yang tidak layak digunakan, tidak diganti dan beragam penyebab lain yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.⁵⁴

⁵²Dewa Arya Lanang Raharja, "Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana", dalam *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Volume 6, Nomor 1, Mei 2017, hlm. 78.

⁵³Putu Yuni Riswanti, "Batas Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Dan Kepolisian Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan", dalam *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Nomor 1 Volume 2, Edisi Juli 2013, melalui <http://ojs.unud.ac.id/index.php/jmhu/article/view/4443>, diakses tanggal 1 Oktober 2019.

⁵⁴Ramadhani Ardiyanto, "Tanggung Jawab Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kerusakan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polres Klaten)", melalui <https://eprints.ums.ac.id>, diakses tanggal 2 September 2019.

Pembinaan dalam bidang lalu lintas dan transportasi jalan dilakukan oleh banyak pihak bersama antarinstansi terkait (*stake holder*) yaitu:

1. Bagian negara/pemerintah dalam infrastruktur jalan, yakni oleh kementerian atau institusi yang bertanggungjawab di bidang jalan;
2. Bagian negara/pemerintah dalam hal prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab dalam bagian sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Bagian negara/pemerintah di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab di bidang industri.
4. Bagian negara/pemerintah dalam hal perkembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian yang bertanggungjawab pada bagian teknologi; serta
5. Bagian negara/pemerintah dalam hal registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengendara, aparaturnya penegak hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, dan juga pendidikan berlalu lintas oleh pihak kepolisian.⁵⁵

Beberapa tahun belakangan ini jumlah kendaraan di Indonesia terlihat semakin banyak melintasi jalan raya. Bertambahnya jumlah kendaraan setiap hari membuat jalan menjadi padat dari hari ke hari. Meningkatnya jumlah kendaraan tersebut terkhusus kendaraan bermotor setiap tahun, ternyata tidak diimbangi dengan pembangunan sarana dan prasarana untuk membangun jalan atau fasilitas pendukung.

Padatnya jalan raya tersebut ternyata tidak seimbang dengan pengetahuan mengemudi yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan di jalan tidak hanya disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dalam mengemudi, tetapi dapat juga disebabkan oleh kondisi jalan yang buruk.

Kerusakan jalan yang terjadi dapat berupa retakan, jalan bergelombang, kerusakan berupa alur cekungan arah melebar dan memanjang jalan sekitar roda

⁵⁵Dewa Arya Lanang Raharja, *Op. Cit*, hlm. 79.

kendaraan, genangan aspal di permukaan jalan, dan jalan yang berlubang. Kerusakan jalan tidak hanya di bibir atau jalan pinggir jalan, melainkan kerusakan jalan yang sering ditemui hampir dari bibir jalan sampai tengah jalan.⁵⁶

Kerusakan jalan seperti ini biasanya disebabkan oleh berbagai faktor misalnya, karena roda kendaraan berat yang lalu lalang, kondisi air tanah yang tinggi, kesalahan selama mengaspal, peningkatan populasi penduduk, usia jalan sudah tua, dan juga karena kesalahan penghitungan pada saat membuat jalan. Konstruksi jalan yang tidak memperhitungkan daya tahan tekanan air hujan dan tekanan beban yang melintasi jalan adalah sumber utama kerusakan jalan. Kerusakan jalan di banyak tempat akan menyebabkan tingkat kecelakaan lebih tinggi khususnya bagi pengguna sepeda motor.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi Jalan, yang dimaksud dengan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan peralatan yang dimaksudkan untuk lalu lintas umum, yaitu di permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan kabel. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal, dan peralatan jalan termasuk marka, rambu, perangkat pensinyalan lalu lintas, perangkat keselamatan dan kontrol pengguna jalan, keselamatan jalan dan peralatan pengawasan juga fasilitas pendukung lainnya.

Karakteristik jalan raya berhubungan dengan aktivitas lalu lintas kendaraan karena memiliki hubungan langsung juga dengan karakteristik

⁵⁶I Wayan Eka Artajaya, "Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Diakibatkan Oleh Jalan Yang Rusak", melalui <http://www.e-journal.uajy.ac.id>, diakses tanggal 2 Oktober 2019.

pengemudi dan kendaraan.⁵⁷ Sifat dan kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Perbaikan kondisi jalan memengaruhi sifat kecelakaan. Pakar jalan dan ahli lalu lintas telah merencanakan jalan dengan cara yang benar dan pemeliharaan yang memadai dengan harapan akan tercipta keselamatan berlalu lintas. Perencanaan tersebut di atas didasarkan pada hasil analisis fungsi jalan, volume dan komposisi lalu lintas, kecepatan rencana, topografi, faktor manusia, berat dan ukuran kendaraan, lingkungan sosial serta dana.⁵⁸

Penyimpangan dari standar perencanaan dan kriteria perencanaan jalan untuk ruas jalan hanya akan menghasilkan penurunan nilai aman ruas jalan. Jika implementasi terpaksa menyimpang dari ketentuan standar, maka informasinya rawan kecelakaan harus segera dipasang sebelum jalan dibuka untuk umum. Selain lokasi yang rentan harus diberikan informasi yang jelas tentang kondisi jalan sehingga pengemudi mengetahui kondisi di sekitarnya dan lebih berhati-hati. Informasi tersebut dapat berupa delineator (garis pemisah jalan) yang khusus digunakan pada malam hari dan dilengkapi dengan cat yang dapat memantulkan cahaya di pinggir jalan, mata kucing dan marka dengan cat yang dapat memantulkan cahaya.⁵⁹ Jalan sebagai dasar untuk kendaraan yang bergerak dinamis harus direncanakan sedemikian rupa untuk memenuhi persyaratan

⁵⁷Muhammad Syaeful Fajar, "Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya di Kota Semarang Menggunakan Metode K-Means Clustering", melalui <http://lib.unes.ac.id>, diakses tanggal 1 Oktober 2018, hlm. 10.

⁵⁸Mayola Putri Kosmalia, "Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan Yang Disebabkan Oleh Jalan Rusak", Fakultas Hukum Universitas Lampung, Bandar Lampung, 2019, dalam <http://unila.digilib.ac.id>, diakses tanggal 1 Oktober 2019, hlm. 24.

⁵⁹Muhammad Syaeful Fajar, *Op.Cit.*, hlm. 11.

keselamatan dan kenyamanan pemakainya. Perencanaan geometrik jalan harus memerhatikan: lalu lintas yang akan dilewati di jalan, kemiringan jalan, perataan horizontal, persimpangan, dan komponen pada penampang melintang.⁶⁰

Kewenangan untuk memperbaiki jalan rusak ada pada pemerintah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal itu termaktub pada Pasal 7 ayat (1), yang menyatakan bahwa Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:

- a. Urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan

⁶⁰Soesantiyo, 1985, *Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering)*, Surabaya: Institut Teknologi 10 Nopember, hlm. 20.

- e. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 8 menyatakan bahwa penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a, yaitu:

- a. Inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;
- b. Penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;
- c. Perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
- d. Perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
- e. Penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;
- f. Uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

Diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan UU Nomor 14 Tahun 1992 telah membawa perubahan penting dalam regulasi sistem transportasi nasional dan transportasi jalan di Indonesia. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ada pengembangan di bidang lalu lintas

dan Angkutan Jalan dilakukan bersama oleh semua instansi terkait (pemangku kepentingan) sebagai berikut:

- a. Urusan pemerintahan di bidang prasarana Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
- b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
- e. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, operasional, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pembagian kewenangan pembinaan tersebut dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab setiap pembina bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terlihat lebih jelas dan transparan sehingga penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar, dan efisien, serta dapat dipertanggung jawabkan.

Kehadiran Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini membawa perubahan tersendiri dalam pengaturan hukum tentang manajemen pengelolaan lalu lintas. Terlihat dari masuknya pengaturan tentang kewajiban dan sanksi untuk Penyelenggara jalan yang sebelumnya tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan tersebut memberikan tanggungjawab kepada pemerintah terhadap kondisi jalan yang membahayakan keselamatan penyelenggara.

Pasal 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa pemerintah bertanggungjawab terhadap kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak yang berbunyi:

- 1) penyelenggara jalan wajib segera dan patut 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.

Penyelenggara jalan dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak memberikan penjelasan tentang siapa yang dimaksud dengan penyelenggara jalan. Namun, pengertian penyelenggara jalan tercantum ketentuan Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, bahwa penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya. Terdapat pengertian yang sama tentang penyelenggara jalan dalam Pasal 1 angka 6

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Pengoperasian Jalan Khusus.

Kemudian, jalan umum sebagai alat penghubung lalu lintas dibagi menjadi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa (Pasal 9 ayat (1) UU Nomor 38 Tahun 2004. Kewenangan untuk mengelola jalan dibagi sesuai dengan kewenangannya masing-masing, yaitu:

- a. Pemerintah pusat berwenang menyelenggarakan jalan nasional
- b. Pemerintah provinsi berwenang menyelenggarakan jalan provinsi
- c. Pemerintah kabupaten berwenang menyelenggarakan jalan kabupaten dan jalan desa
- d. Pemerintah kota berwenang menyelenggarakan jalan kota.

Penyelenggara jalan dibagi menjadi 2 (dua), yaitu Penyelenggara jalan umum dan Penyelenggara jalan khusus. Definisi penyelenggara publik tidak disebutkan secara eksplisit siapa yang dimaksud oleh Penyelenggara jalan umum, tetapi ada kewajiban Penyelenggara jalan umum sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

1. Penyelenggara jalan umum wajib mengusahakan agar jalan dapat digunakan sebesar-besar kemakmuran rakyat, terutama untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional, dengan mengusahakan agar biaya umum perjalanan menjadi serendah-rendahnya.
2. Penyelenggara jalan umum wajib mendorong ke arah terwujudnya keseimbangan antardaerah, dalam hal pertumbuhannya mempertimbangkan

satuan wilayah pengembangan dan orientasi geografis pemasaran sesuai dengan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional yang dituju.

3. Penyelenggara jalan umum wajib mendukung pertumbuhan ekonomi di wilayah yang sudah berkembang agar pertumbuhannya tidak terhambat oleh kurang memadainya prasarana transportasi jalan, yang disusun dengan mempertimbangkan pelayanan kegiatan perkotaan.
4. Dalam usaha mewujudkan pelayanan jasa distribusi yang seimbang, penyelenggara jalan umum wajib memperhatikan bahwa jalan merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan.

Sedangkan pengertian penyelenggara jalan khusus disebutkan secara tegas dalam pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 11 /PRT/M/2011 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus yaitu, Penyelenggara Jalan Khusus adalah instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat yang melakukan penyelenggaraan jalan untuk melayani kepentingannya sendiri.⁶¹

Adapun penyelenggaraan jalan khusus, yaitu:

1. Jalan khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran, dan muatan sumbu terberat kendaraan yang tidak sama dengan kendaraan yang digunakan untuk umum;
2. Jalan khusus yang hanya digunakan sendiri dengan jenis, ukuran, dan muatan sumbu terberat kendaraan yang sama dengan kendaraan yang digunakan untuk umum; dan

⁶¹Pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 11 /PRT/M/2011 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus.

3. Jalan khusus yang digunakan sendiri dan diizinkan digunakan untuk umum.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 tentang Jalan Pasal 1 ayat (10) mendefinisikan penyelenggara jalan adalah pihak yang melakukan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.⁶² Kemudian dari pasal tersebut di atas yang harus diketahui selanjutnya yaitu masalah kewenangannya, yang mana masalah kewenangannya bisa dilihat pada pasal 57 Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 tentang Jalan, yaitu:

1. Wewenang penyelenggaraan jalan ada pada Pemerintah dan Pemerintah Daerah.
2. Wewenang penyelenggaraan jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.
3. Wewenang penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyelenggaraan jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, dan jalan desa.
4. Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan secara makro sesuai dengan kebijakan nasional.
5. Penyelenggaraan jalan secara umum sebagaimana dimaksud pada ayat (4) meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

⁶²Pasal 1 ayat (10) Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan.

Pemerintah sebagai penyelenggara jalan harus segera memperbaiki jalan rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Dalam hal jalan yang rusak tidak dapat segera untuk diperbaiki, pemerintah sebagai penyelenggara jalan harus memberikan tanda atau rambu pada jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas sebagai diatur dalam Pasal 24 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

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 dimaksud pada ayat (1), penyelenggara Jalan wajib memberi tanda atau rambu pada Jalan yang rusak untuk mencegah terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

Kewajiban Pemerintah sebagai penyelenggara jalan sebagaimana tercantum dalam Pasal 238 dan pasal 239 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sebagai berikut:

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.

Kewajiban penyelenggara jalan tidak hanya menjaga keamanan dalam penggunaan jalan, tetapi juga termasuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat menyebabkan kecelakaan dan kematian. Dalam hal terjadi kecelakaan dan menyebabkan kematian, penyelenggara jalan, Pemerintah Kota,

bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh korban dan korban berhak untuk menerima kompensasi untuk hidupnya atas jiwa atas kehilangan yang dideritanya.⁶³

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

Penyelenggara jalan wajib menyediakan fasilitas untuk masyarakat yang meliputi:

1. Penyediaan fungsi pelayanan masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.
2. Penyediaan media komunikasi baik cetak maupun elektronik.
3. Penetapan standar operasi dan prosedur mekanisme pelaksanaan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.
4. Penetapan dan publikasian standar pelayanan minimal di bidang jalan.
5. Pelaksanaan konsultasi publik sebagai bagian dari tahapan penyelenggaraan jalan.
6. Pelaksanaan sosialisasi penyelenggaraan jalan.

Kemudian penyelenggara jalan wajib menyediakan pelayanan untuk masyarakat yang meliputi:

⁶³Riko Pasca Pratama, et.al., “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 *Diponogoro Law Journal*, Volume 6, No. 1, Tahun 2017.

1. Penyediaan sistem informasi;
2. Penyampaian data dan informasi;
3. Penerimaan usulan, saran dan kritik;
4. Pelayanan kajian;
5. Pelayanan pengujian;
6. Pelaksanaan penelitian dan pengembangan;
7. Pemberian izin/rekomendasi/dispensasi pemanfaatan dan/atau penggunaan bagiab-bagian jalan; dan
8. Penyediaan bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat dalam hal keterlibatan langsung masyarakat dalam penyelenggaraan jalan.

Berdasarkan berbagai regulasi yang telah dijelaskan di atas, maka terlihat bahwa pemerintah sebagai penyelenggara negara berkewajiban untuk menyediakan sarana jalan yang baik, dilengkapi dengan rambu-rambu lalu lintas yang dapat dilihat dengan jelas meskipun pada malan hari. Pengadaan sarana dan prasarana jalan menjadi penting untuk memberikan kenyamanan bagi rakyat sebagai pemakai jalan untuk menggerakkan roda perekonomian.

Memberikan sarana dan prasarana jalan yang baik merupakan kewajiban Negara. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 juga mengamanahkan untuk pemerintah melaksanakan kewajibannya untuk mensejahterakan rakyatnya. Jalan-jalan rusak yang terbentang di seluruh Indonesia, yang sampai saat ini belum juga tertangani oleh pemerintah baik pusat maupun daerah, mengindikasikan bahwa pemerintah belum sanggup untuk memberikan sarana jalan yang layak bagi rakyat.

Berdasarkan teori negara hukum, yang konsepnya lahir untuk melepaskan diri dari keterikatan serta tindakan sewenang-wenang penguasa, maka rakyat dapat menuntut pemerintah untuk segera memberikan fasilitas untuk kepentingan rakyatnya. Apabila pemerintah tidak sanggup untuk memberikan fasilitas yang nyaman bagi warga negaranya maka pemerintah tersebut dikatakan pemerintahan yang gagal dan tidak amanah dalam menjalankan konstitusi negara ini.

Berdasarkan hal itu, maka kelalaian pemerintah untuk menyediakan, memperbaiki sarana dan prasarana jalan, harus dipertanggungjawabkan di depan hukum. Kelalaian tidak memperbaiki, tidak memberikan fasilitas jalan yang baik, dan menimbulkan korban jiwa bagi pengguna jalan, maka pemerintah terutama dinas Pekerjaan Umum merupakan pihak yang paling bertanggungjawab terhadap kecelakaan tersebut.

B. Kecelakaan Lalu Lintas yang Dapat Dipidana

Dalam konteks pemberdayaan dan pengembangan industri di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, Pemerintah berkewajiban mendorong industri dalam negeri, antara lain dengan menyediakan fasilitas, insentif, dan menerapkan standar untuk lalu lintas jalan dan produk peralatan transportasi. Pengembangan industri mencakup pengembangan infrastruktur lalu lintas dan angkutan jalan dengan cara dan metode rekayasa, produksi, perakitan, dan pemeliharaan dan perbaikan.

Kerusakan jalan pasti terjadi tetapi hal yang tidak diinginkan adalah kerusakan yang terjadi tidak segera diperbaiki, sehingga kerusakan mencapai ambang batas yang membahayakan pengguna jalan. Kondisi jalan tidak boleh

bertambah buruk seperti yang sering terjadi apabila setiap kerusakan jalan muncul segera ditindaklanjuti dengan menempatkan tanda peringatan di lokasi jalan yang rusak dan segera memperbaiki kerusakan, sehingga pengguna jalan akan merasa aman, nyaman dan aman.⁶⁴

Keadaan di sekitar jalan yang harus diperhatikan oleh pengemudi adalah persimpangan jalan, baik manusia atau terkadang binatang. Penerangan jalan juga perlu ditangani dengan hati-hati, baik jarak penempatan dan kekuatan cahaya.⁶⁵ Para ahli transportasi sedang berusaha mengubah perilaku pengemudi dan pejalan kaki dengan peraturan dan praktik yang tepat untuk mengurangi tindakan berbahaya mereka.⁶⁶

Kenyataannya kerusakan jalan sering kali dibiarkan oleh pengelola jalan tanpa ada perbaikan sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 24 , LLAJ , kecelakaan lalu lintas adalah :

“Suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

Pasal 229 UU LLAJ, kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi 3, yaitu:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

⁶⁴Zulfiar Sani, 2010, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta: UI Press, hlm. 61.

⁶⁵*Ibid.*

⁶⁶Suwarjoko P. Warpani, *Op.Cit*, hlm. 50.

- b. Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meniggal dunia atau luka berat.

Secara umum, kewajiban dan tanggungjawab pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang menyatakan:

“Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi”.

Namun, dalam Pasal 234 ayat (3) UU LLAJ ketentuan tersebut di atas tidak berlaku, apabila:

1. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi;
2. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
3. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Dalam Pasal 236 UU LLAJ pihak-pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas diharuskan untuk:

“Mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan di luar

pengadilan jika terjadi kesepakatan damai diantara para pihak yang terlibat.”

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa bentuk pertanggungjawaban atas kecelakaan lalu lintas yang hanya mengakibatkan kerugian material tanpa kehilangan nyawa adalah dalam bentuk kompensasi.

Menurut S.R. Sianturi disebutkan bahwa:

“Dalam menentukan apakah suatu kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materi tanpa kehilangan nyawa adalah kejahatan atau tidak, tindakan tersebut dinyatakan sebagai tindak pidana jika memenuhi unsur-unsur:

- a) Subjek;
- b) Kesalahan;
- c) Melawan hukum (tindakan); suatu tindakan yang dilarang atau disyaratkan oleh hukum/undang-undang dan terhadap pelanggar diancam dengan kejahatan;
- d) Waktu, tempat dan situasi.⁶⁷

Apabila dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas seperti diuraikan di atas, baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang, dan parah adalah tindak pidana. Hal ini mengacu pada ketentuan Pasal 230 UU LLAJ yang menyatakan: “kasus kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan argumentasi di atas, maka pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi tanpa korban jiwa adalah pelaku kejahatan dan akan diproses secara pidana untuk pelanggaran pidana. Hukuman yang dapat dikenakan pada insiden kecelakaan tersebut bagi

⁶⁷S.R. Sianturi, 2002, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Storia Grafika, hlm. 211.

pengemudi karena kelalaian adalah sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 310 ayat (1) UU LLAJ, yang menyatakan:

“(1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), di pidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan /atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).”

Dalam hal mengendarai kendaraan bermotor yang secara sengaja membahayakan kendaraan/barang, hal itu diatur dalam Pasal 311 ayat (2) UU LLAJ, yang berbunyi:

(1) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp 4.000.000,00 (empat juta rupiah).

Bagi perusahaan jasa angkutan umum, dapat dikenakan sanksi sebagaimana diatur dalam pasal-pasal berikut ini:

- a. Pasal 188: “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.”
- b. Pasal 191: “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.”
- c. Pasal 193
 - 1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraab angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang,

atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

- 2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.
- 3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.
- 4) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.

Menurut Pasal 199 ayat (1) UU LLAJ yang menyatakan:

Selain sanksi penggantian kerugian, perusahaan angkutan umum yang bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan dapat diberikan sanksi berupa:

- a) Peringatan tertulis;
- b) Denda administratif;
- c) Pembekuan izin; dan/atau
- d) Pencabutan izin.

Untuk kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian material tetapi tidak ada korban jiwa, perusahaan angkutan umum dapat dikenai sanksi untuk kompensasi berdasarkan kerugian yang nyata-nyata telah dijelaskan di atas dan/atau sanksi administratif sesuai dengan hukum dan peraturan yang berlaku.

C. Tinjauan Hukum Pidana Pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Atas Dampak Kerusakan Jalan

Indonesia adalah negara hukum di mana negara yang melaksanakan kewenangan pemerintah didasarkan pada hukum. Dalam supremasi hukum, kekuasaan untuk menjalankan pemerintahan didasarkan pada supremasi hukum dan bertujuan untuk menjaga ketertiban hukum. Pendapat lain menyatakan bahwa dalam supremasi hukum, hukum sebagai dasa dimanifestasikan dalam undang-

undang yang berpuncak pada konstitusi atau hukum dasar negara.⁶⁸ Konstitusi negara harus juga mengandung gagasan tentang konstitusionalisme, yaitu adanya pembatasan kekuasaan dan jaminan hak-hak dasar warga negara. Oleh karena itu, dalam aturan hukum, kekuasaan negara didasarkan pada hukum, bukan kekuasaan semata dan pemerintahan negara didasarkan pada konstitusionalisme, tanpa hal itu bukanlah sebagai negara hukum.

Pembangunan yang dilakukan oleh Indonesia mencakup semua bidang yang merupakan bagian dari proses modernisasi untuk menciptakan kemakmuran dan kedamaian bagi masyarakat Indonesia. Perkembangan saat ini tentu saja memiliki kelebihan dan kelemahan dan salah satunya kelemahan atau kekurangan yang sering kali muncul adalah tingak kecelakaan yang tinggi disebabkan adanya kerusakan badan jalan.

Kerusakan jalan yang banyak terjadi menimbulkan beberapa ekkses negatif bagi pengguna jalan. Ketidaknyamanan pengguna jalan dalam aktivitasnya memiliki dampak yang sangat besar yaitu beban psikologis yang lebih tinggi, sehingga dapat menyebabkan stress berkepanjangan dan pada akhirnya menyebabkan kelalaian maupun kealpaan dalam menjalankan kewajibannya sebagai pengguna jalan raya yang tentu saja dapat merugikan dirinya sendiri dan orang lain.

Dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kerusakan jalan, ketentuan pidana Pasal 273 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggara jalan dapat dimintai

⁶⁸M. Yasir, "Tinjauan Yuridis Terhadap Kelalaian Lalu Lintas yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Studi Kasus Putusan No. 263/Pid/B/2013/PN.Pinrang)", Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2014, hlm. 1.

pertanggungjawaban pidana. 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 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*).⁶⁹

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*

⁶⁹Zainal Abidin Farid, 2010, *Hukum Pidana 1*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 213-214.

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 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.⁷⁰

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

⁷⁰Adami Chazawi, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, Cet. Ke-5, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 228.

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 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.⁷¹

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 pembenar⁷² yang dapat menghapuskan pidana.

⁷¹Kewajiban 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.

⁷²Dalam 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

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.

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.⁷³

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

adalah alasan yang menghapus sifat melawan hukumnya perbuatan, sehingga apa yang dilakukan oleh terdakwa lalu menjadi perbuatan yang patut dan benar. Baca Mahrus Ali, 2012, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Cet. ke-2, Jakarta: Sinar Grafika. hlm. 151.

⁷³*Ibid*, hlm. 53.

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).

Istilah penyelenggara jalan telah dimunculkan oleh pembuat undang-undang mengenai kewajiban penyelenggara jalan memperbaiki jalan-jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, dan sebagai upaya paksa untuk memberikan kepatuhan kepada penyelenggara jalan guna melaksanakan kewajibannya untuk memperbaiki jalan rusak, yang kemudian diatur dalam Pasal 273 ayat (1):

“Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak 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)”.

Berkaitan dengan unsur-unsur dari tindak pidana yang diatur dalam ketentuan Pasal 273 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan, maka telah jelas bahwa penyelenggara jalan ditempatkan sebagai subjek hukum pidana atas kedudukannya sebagai badan hukum publik.

BAB III

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR YANG MENGALAMI KECELAKAAN AKIBAT DAMPAK KERUSAKAN JALAN

A. Konsep Perlindungan Hukum

Terminologi perlindungan hukum dalam bahasa Inggris sebagai *legal protection*, sedangkan dalam bahasa Belanda dikenal dengan *rechts bescherming*. Secara etimologis, perlindungan hukum terdiri dari 2 (dua) suku kata, yaitu kata perlindungan dan hukum. Dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, didefinisikan sebagai (1) tempat tinggal, (2) hal (perbuatan dan sebagainya), (3) proses, cara, tindakan melindungi.⁷⁴ Hukum adalah hukum yang fungsinya sebagai perlindungan terhadap kepentingan manusia, agar kepentingan manusia terlindungi, hukum harus diimplementasikan secara profesional. Hal ini berarti bahwa perlindungan adalah tindakan yang dilakukan dengan cara tertentu sesuai dengan hukum atau peraturan yang berlaku.

Perlindungan hukum adalah hak setiap warga negara, dan di sisi lain perlindungan hukum itu adalah kewajiban bagi negara itu sendiri. Oleh karena itu negara berkewajiban untuk memberikan perlindungan hukum untuk warganya. Pada prinsipnya perlindungan hukum terhadap masyarakat bergantung dan didasarkan pada konsep pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia, sehingga pengakuan dan perlindungan hak-hak tersangkan sebagai bagian dari hak asasi manusia tanpa diskriminasi.

⁷⁴ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online, <https://kbbi.web.id/perlindungan>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2019.

Perlindungan hukum adalah segala upaya untuk memenuhi hak dan memberikan bantuan untuk memberikan keamanan kepada saksi dan/atau korban, yang dimanifestasikan dalam bentuk seperti restitusi, kompensasi, layanan medis, dan bantuan hukum.⁷⁵

Menurut Fitzgerald, bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara membatasi berbagai kepentingan di lain pihak.⁷⁶

Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi.⁷⁷ Perlindungan hukum harus melihat tahapan yakni perlindungan hukum lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.

Teori perlindungan hukum sebagaimana yang dikemukakan oleh Sudikno Mertokusumo, dimana keberadaan hukum dalam masyarakat merupakan suatu sarana untuk menciptakan ketentraman dan ketertiban masyarakat, sehingga dalam hubungan antaranggota masyarakat yang satu dengan yang lainnya dapat dijaga kepentingannya. Hukum tidak lain adalah perlindungan kepentingan manusia yang berbentuk norma atau kaedah. Hukum sebagai kumpulan peraturan

⁷⁵Soerjono Soekanto, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, hlm. 133.

⁷⁶Satjipto Rahardjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, hlm. 53.

⁷⁷*Ibid*, hlm. 69.

atau kaedah mengandung isi yang bersifat umum dan normatif; umum karena berlaku bagi setiap orang, dan normatif karena menentukan apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan, serta menentukan bagaimana cara melaksanakan kepatuhan pada kaedah.⁷⁸

Tujuan perlindungan hukum diharapkan untuk memperoleh keadilan yang hakiki (*real justice*) atau keadilan yang responsif, akomodatif bagi kepentingan hukum yang sifatnya komprehensif, baik dari aspek pidana maupun dari aspek perdata dan aspek administratif, oleh karena itu mencapai keadilan yang responsif perlu adanya kesadaran hukum dari seluruh lapisan masyarakat yang meliputi instansi pemerintah maupun masyarakat untuk mematuhi hukum itu sendiri.

Menurut Sudikno Mertokusumo, bahwa hukum itu bertujuan agar tercapainya ketertiban dalam masyarakat sehingga diharapkan kepentingan manusia akan terlindungi untuk mencapai tujuannya dan bertugas membagi hak dan kewajiban antar perorangan dalam masyarakat, membagi wewenang dan mengutamakan pemecahan masalah hukum serta memelihara kepastian hukum. Menurut Subekti sebagaimana dikutip oleh Sudikno Mertokusumo, bahwa tujuan hukum itu mengabdikan kepada tujuan Negara, yaitu mendatangkan kemakmuran dan kebahagiaan bagi rakyatnya.⁷⁹

Pada hakikatnya terdapat hubungan antara subjek hukum dengan objek hukum yang dilindungi oleh hukum dan menimbulkan kewajiban. Hak dan kewajiban yang timbul dari hubungan hukum tersebut harus dilindungi oleh hukum, sehingga anggota masyarakat merasa aman dalam melaksanakan

⁷⁸Sudikno Mertokusumo, 2003, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, hlm. 39.

⁷⁹*Ibid.*, hlm. 57.

kepentingannya. Hal ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum dapat diartikan sebagai suatu pemberian jaminan atau kepastian bahwa seseorang akan mendapatkan apa yang telah menjadi hak dan kewajibannya, sehingga yang bersangkutan merasa aman.

Perlindungan hukum pada dasarnya difungsikan sebagai suatu keadaan terhadap keberadaan hukum itu sendiri dalam hal mengatur hubungan-hubungan yang terdapat di dalam masyarakat. Jadi pada dasarnya membicarakan hukum sama dengan membicarakan pengertian hukum itu sendiri, karena merupakan elemen-elemen daripada tujuan hukum itu sendiri.⁸⁰ Perlindungan hukum adalah suatu keadaan yang menyangkut penyelenggaraan kehidupan manusia sebagai kehidupan bersama. Keadaan tertib yang umum menyiratkan suatu keteraturan yang diterima secara umum sebagai suatu kepastian minimal yang diperlukan, supaya kehidupan bersama tidak berubah menjadi anarki. Masalah perlindungan hukum sering dibahas dengan menggunakan istilah yang berbeda-beda oleh berbagai penulis. Ada yang menyebutkan sebagai suatu sebab bagi keadaan damai, ada juga yang menyebutnya sebagai akibat daripada kepastian hukum. Apapun pengertian yang digunakan untuk perlindungan hukum maka tujuan yang utama adalah untuk mencapai ketertiban umum.

Perlindungan hukum memerlukan sesuatu yang mampu mengakibatkan bahwa keadaan masyarakat secara umum adalah tertib, dan bukan sebaliknya. Tata tertib hukum sebenarnya merupakan kepentingan objektif dan sebenarnya

⁸⁰Martiman Prodjohamidjojo, 2001, *Penerapan Pembuktian Terbalik Dalam Kasus Korupsi*, Bandung: Mandar Maju, hlm. 21.

dari semua pihak dalam masyarakat. Artinya jika dibiarkan, keadaan umum masyarakat itu bisa saja menjadi tidak tertib.⁸¹

Menurut Satjipto Rahardjo perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia (HAM) yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.⁸² Menurut Maria Theresia Geme, yang dimaksud dengan perlindungan hukum adalah berkaitan dengan tindakan negara untuk melakukan sesuatu dengan (memberlakukan hukum negara secara eksklusif) dengan tujuan untuk memberikan jaminan kepastian hak-hak seseorang atau kelompok orang.⁸³

Menurut Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, perlindungan adalah upaya atau bentuk pelayanan yang diberikah oleh hukum kepada subjek hukum serta hal-hal yang menjadi objek yang dilindungi.⁸⁴ Teori perlindungan hukum merupakan teori yang mengkaji dan menganalisis tentang wujud atau bentuk atau tujuan perlindungan, subjek hukum yang dilindungi serta objek perlindungan yang diberikan oleh hukum kepada subjeknya.⁸⁵

Berdasarkan uraian dan pendapat para ahli di atas dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum adalah tindakan melindungi semua orang dari tindakan yang melanggar hukum, atau melanggar hak orang lain, yang dilakukan

⁸¹Budiono Kusumohamidjojo, 1999, *Ketertiban yang Adil*, Jakarta: Grasindo, hlm. 121.

⁸²Satjipto Rahardjo, *Op.Cit.*, hlm. 54.

⁸³Maria Theresia Geme, "Perlindungan Hukum terhadap Masyarakat Hukum Adat dalam Pengelolaan Cagar Alam Watu Ata Kabupaten Ngada, Provinsi Nusa Tenggara Timur". *Disertasi*. Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, 2012, hlm. 99.

⁸⁴Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, 2013, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. Edisi 1. Cetakan Pertama, hlm. 262.

⁸⁵*Ibid*, hlm. 263.

oleh pemerintah melalui aparat penegak hukum dengan menggunakan metode tertentu berdasarkan hukum atau peraturan yang berlaku sebagai upaya untuk memenuhi setiap warga negara, termasuk tindakan sewenang-wenang yang dilakukan oleh penguasa (aparatur penegak hukum itu sendiri).

Sehubungan dengan perlindungan hukum bagi rakyat, Philipus M. Hadjon, membedakan perlindungan hukum menjadi 2 (dua), yaitu:

- a. Sarana perlindungan hukum preventif. Pada perlindungan hukum preventif, subyek hukum subyek hukum diberikan kesempatan untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitif. Tujuannya adalah mencegah terjadinya sengketa.
- b. Sarana Perlindungan Hukum Represif. Perlindungan hukum yang represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Penanganan perlindungan hukum oleh Pengadilan Umum dan Pengadilan Administrasi di Indonesia termasuk kategori perlindungan hukum ini. Prinsip kedua yang mendasari perlindungan hukum terhadap tindak pemerintahan adalah prinsip negara hukum. Dikaitkan dengan pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia, pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia mendapat tempat utama dan dapat dikaitkan dengan tujuan dari negara hukum.⁸⁶

Muchsin, membedakan perlindungan hukum menjadi dua bagian, yaitu:

- a. Perlindungan hukum preventif, yaitu perlindungan yang diberikan oleh pemerintah yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran. Hal ini ada dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah pelanggaran serta memberikan tanda atau batasan dalam melakukan suatu tanggung jawab/kewajiban.
- b. Perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum represif adalah perlindungan terakhir dalam bentuk sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan jika diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah terjadi suatu pelanggaran.⁸⁷

⁸⁶Phillipus M. Hadjon, 1987, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: PT. Bina Ilmu, hlm. 20.

⁸⁷Muchsin, 2003, "Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia", Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret. *Tesis*, hlm. 20.

Philipus M. Hadjon berpendapat bahwa prinsip perlindungan hukum bagi rakyat terhadap tindak pemerintah yang bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia karena menurut sejarahnya di Barat, lahirnya konsep-konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia diarahkan pada pembatasan-pembatasan dan peletakan kewajiban pada masyarakat dan pemerintah.⁸⁸

Perlindungan hukum untuk seluruh warga negara Indonesia tanpa terkecuali, dapat ditemukan di Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (UUD 1945), untuk itu setiap produk yang dihasilkan oleh legislatif harus selalu mampu untuk memberikan perlindungan yang mampu memberikan jaminan untuk semua orang, bahkan harus dapat menangkap aspirasi hukum dan keadilan yang berkembang di masyarakat. Hal tersebut dapat dilihat dari ketentuan yang mengatur tentang adanya kesetaraan hukum untuk setiap warga negara.⁸⁹

Terkait dengan fungsi hukum untuk memberikan perlindungan, Lili Rasjidi dan B. Arief Sidharta mengatakan bahwa hukum itu ditumbuhkan dan dibutuhkan oleh manusia secara tepat berdasarkan pada produk penilaian manusia untuk menciptakan kondisi yang melindungi dan memajukan martabat manusia dan memungkinkan manusia untuk menjalani hidup secara wajar sesuai dengan martabatnya.⁹⁰

⁸⁸ Phillipus M. Hadjon, *Op.Cit*, hlm. 38.

⁸⁹ Malahayati, Amrizal, Muhammad Nasir, "Konsep Perlindungan Hukum Dan Hak Asasi Manusia Terhadap Penata Laksana Rumah Tangga Indonesia", dalam *Nanggroe, Jurnal Hukum Tata Negara*, Voluem 4, Nomor 1, April, 2015, Badan Hukum Tata Negara Universitas Malikussaleh, Lhokseumawe, hlm. 6.

⁹⁰ Lili Rasjidi dan B. Arief Sidharta, 1994, *Filsafat Hukum Madzab dan Refleksi*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, hlm. 64.

Hukum sebagai perlindungan kepentingan manusia, sehingga kepentingan manusia dilindungi, hukum harus dilaksanakan dengan cara profesional. Implementasi hukum dapat diterjadi secara normal, damai, dan tertib. Hukum yang telah dilanggar harus ditegakkan melalui penegakan hukum. Penegakan hukum membutuhkan kepastian hukum, kepastian hukum merupakan perlindungan *yustiable* terhadap tindakan yang sewenang-wenang. Masyarakat mengharapkan kepastian hukum karena dengan adanya kepastian hukum masyarakat akan tertib, aman dan damai. Masyarakat mengharapkan manfaat dalam mengimplementasikan penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, oleh karena itu penegakan hukum harus memberi manfaat, digunakan untuk masyarakat bukan untuk hukum yang menyebabkan keresahan di masyarakat.

Masyarakat yang mendapatkan perlakuan yang baik dan benar akan mewujudkan keadaan yang tata tentrem raharja. Hukum dapat melindungi hak dan kewajiban setiap individu dalam kenyataan yang senyatanya, dengan perlindungan hukum yang kokoh akan terwujud tujuan hukum secara umum: ketertiban, keamanan, ketentraman, kesejahteraan, kedamaian, kebenaran, dan keadilan.

B. Bentuk Perlindungan Hukum bagi Pengendara Kendaraan Bermotor yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas atas Dampak Kerusakan Jalan

Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi 3 (tiga) komponen, yaitu manusia (pengemudi), kendaraan serta jalan dan lingkungannya. Secara umum pada negara-negara berkembang tingkat kesalahan akibat kendaraan dan jalan juga berkontribusi cukup tinggi. Hal ini mengingat kurangnya pengawasan

terhadap kelaikan jalan kendaraan bermotor (KIR kendaraan) dan kondisi jalan yang buruk baik secara geometrik maupun kondisi permukaan perkerasan jalan.⁹¹

Kerusakan jalan, baik rusak berat maupun rusak ringan sesungguhnya merugikan kepentingan banyak pihak, terutama perusahaan transportasi dan pengguna jalan. Kendaraan sulit melewati jalan yang rusak dan sangat berbahaya bagi pengguna jalan yang melewatinya. Bukan hanya dapat menimbulkan korban jiwa, tetapi juga kerugian materiil bagi pemilik kendaraan, kendaraan menjadi cepat rusak akibat melewati jalan yang berlubang. Jalan yang rusak menyebabkan kerusakan komponen kendaraan dan memperlambat perjalanan serta menyebabkan kecelakaan lalu lintas.⁹²

Kecelakaan yang terjadi akibat jalan yang rusak dapat menimbulkan korban baik luka berat, ringan maupun korban jiwa. Korban tersebut tentu saja membutuhkan perlindungan hukum terhadap apa yang dialaminya itu. Menurut Soerjono Soekanto bahwa faktor-faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas diantaranya adalah faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan.⁹³ 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

⁹¹Tjahjono, Tri, Indrayati Subagio, 2011, *Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan*, Bandung: Penerbit Lubuk Agung, hlm. 13.

⁹²Hesti 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, Jakarta, 2012, hlm. 27.

⁹³Soerjono Soekanto, 2004, *Inventarisasi Dan Analisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan, Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara, Jakarta: CV. Rajawali, hlm. 21.

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 menimbulkan kerugian materil hingga korban manusia, apakah negara dalam hal ini tidak bisa dimintai pertanggung jawaban atas kelalaiannya untuk melakukan kewajiban merawat jalan, terlebih lagi jika yang menjadi korban adalah individu yang taat hukum dan pajak. masyarakat sudah memenuhi kewajibannya melengkapi kelengkapan berkendara sesuai dengan peraturan berlalulintas dan

juga masyarakat memenuhi kewajibannya 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 di jalan 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.

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. 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.⁹⁴

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

⁹⁴Henry C. Black, 1989, *Blacks Law Dictionary*, Harvard: Harvard Publishing, hlm. 289.

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 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.⁹⁵

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

⁹⁵J.H. Nieuwenhuis, t.t., *Hoofdstukken Verbintenissenrecht*, Terjemahan, Surabaya: Universitas Airlangga, hlm. 135.

kelompok masyarakat tertentu dalam upaya untuk memperjuangkan hak-hak dan kepentingan mereka yang dirugikan.⁹⁶

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

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

⁹⁶Bambang Sutyoso, "Implementasi Gugatan *Legal Standing* dan *Class Action* Dalam Praktik Peradilan Di Indonesia", dalam Jurnal Hukum, Volume 11, Nomor 26, Tahun 2006, hlm. 2

prosedur tertentu, baik yang diselesaikan secara damai (diluar pengadilan) maupun yang diselesaikan melalui pengadilan.⁹⁷

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 dalam ranah hukum privat.⁹⁸ 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.⁹⁹

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

⁹⁷Ahmadi Miru, 2014, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 103-108.

⁹⁸Van Apeldoorn, 2000, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita, hlm. 26.

⁹⁹Moegni Djojodirdjo, 1979, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita. 1979, hlm. 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.¹⁰⁰ 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.¹⁰¹

Peran hukum sebagai sarana kontrol sosial terjadi sejak abad ke-16.¹⁰² 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.¹⁰³ Keseimbangan harmonis inilah yang merupakan hakikat keadilan.¹⁰⁴

¹⁰⁰Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 206.

¹⁰¹*Ibid.*

¹⁰²Roscoe Pound, 1965, *Tugas Hukum*, dialihbahasakan oleh Muhammad Radjab, Jakarta: Yayasan Dana Buku Indonesia, hlm. 87.

¹⁰³Otje Salman Soemadiningrat, 2009, *Filsafat Hukum Perkembangan dan Dinamika Masalah*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 49.

¹⁰⁴*Ibid.*

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.¹⁰⁵ Pandangan ini disebabkan oleh pengaruh aliran legisme yang sangat kuat di Belanda¹⁰⁶ Legisme berpandangan bahwa tidak ada hukum selain dimuat dalam undang-undang, sehingga perbuatan melanggar hukum tidak ditafsirkan lain daripada perbuatan melanggar undang-undang.¹⁰⁷

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.¹⁰⁸ Pada tahun 1919, Hoge Raad telah meninggalkan penafsiran yang sempit itu dengan memberikan

¹⁰⁵R. Subekti, 2003, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cetakan XXXI, Jakarta: Intermasa, hlm. 133

¹⁰⁶Riduan Syahrani, 2006, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Bandung: Alumni, hlm. 262.

¹⁰⁷*Ibid.*

¹⁰⁸*Ibid.*

pengertian baru tentang *onrechtmatige daad* dalam putusannya yang terkenal pada tanggal 31 Januari 1919.¹⁰⁹ Putusan tersebut menyatakan bahwa *onrechtmatige daad* tidak hanya perbuatan yang melanggar hukum atau melanggar hak orang lain, tetapi juga tiap perbuatan yang bertentangan dengan “keputusan yang harus diindahkan dalam pergaulan masyarakat terhadap pribadi atau benda orang lain”.¹¹⁰

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, 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.¹¹¹

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

¹⁰⁹*Ibid.*

¹¹⁰R. Subekti, *Loc. Cit.*

¹¹¹Mahfud MD, SF Marbun, 2006, *Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Yogyakarta: Lyberty, hlm. 45.

dilokasi kecelakaan artinya agar supaya pengguna jalan lebih berhati-hati, berarti kecelakaan tersebut terjadi karena kelalaian dari pengguna jalan. Pihak 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.

Korban memiliki hak-hak dalam perkara kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

Korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan:

1. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah;
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas; dan
3. Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi.

Korban lalu lintas memiliki hak-hak dalam perkara kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 240 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan:

“Korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan: pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah; ganti kerugian dari pihak yang bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas; dan santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi”.

Pertanyaan pentingnya adalah apakah hak-hak tersebut langsung dapat diterima oleh si korban? Hal ini tentu juga merupakan kelemahan dari undang-

undang yang mengatur akan hal itu. Untuk mendapatkan hak-haknya, korban mesti dahulu melakukan gugatan kepada pemerintah, baik itu gubernur, bupati/walikota, menteri PUPR, yang tentu saja akan memakan waktu yang lama prosesnya.

Prosedur dan proses hukum tersebut tentu saja mengakibatkan hak-hak korban akan terus terabaikan. Apalagi kemudian ketika hakim memutuskan bahwa pengguna jalan sebagai pihak yang kalah. Putusan seperti itu semakin menyengsarakan pengguna jalan, yang telah luka-luka, baik ringan maupun berat, apalagi sampai kehilangan jiwa.

Berdasarkan kondisi tersebut, maka seharusnya ada regulasi khusus yang mengatur terkait dana perawatan awal ketika terjadinya kecelakaan. Untuk menunggu putusan pengadilan tentu saja lama waktunya apalagi sampai ke tingkat kasasi. Pemerintah tidak boleh mengabaikan hak-hak pengguna jalan yang sudah membayar pajak kendaraan, yang seharusnya digunakan untuk merawat maupun memperbaiki jalan yang rusak. Lamanya proses persidangan tersebut, pada akhirnya menyebabkan seperti tidak adanya pertanggungjawaban bagi penyelenggara jalan dalam hal ini pemerintah.

Padahal sudah sangat jelas suatu sistem pertanggungjawaban Pemerintah dibidang lalu lintas dan angkutan jalan yang dibuat sudah memenuhi standar dan sangat efektif, apalagi dengan adanya pembagian kewenangan pembinaan jalan, yang dimaksudkan agar tugas dan tanggungjawab setiap pembina bidang lalu lintas dan angkutan jalan terlihat lebih jelas serta transparan, sehingga seharusnya

penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan selamat, aman, tertib, lancar serta efisien.

BAB IV

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENYELENGGARA JALAN PADA KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT DAMPAK KERUSAKAN JALAN

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,¹¹² 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.¹¹³

¹¹²Pedoman Umum Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan Nomor: 08/BM/05 yang merupakan bagian dari Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan.

¹¹³Lampiran 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.¹¹⁴ 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 jalan¹¹⁵ yang di tunjuk oleh pemerintah guna melakukan pembangunan, pengawasan dan pengaturan di bidang jalan. Pada sisi lain pemerintah daerah

¹¹⁴Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 11 /PRT/M/2010 tentang Tata Cara Dan Persyaratan Layak Fungsi Jalan pasal 1 angka 6.

¹¹⁵Pedoman 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 jatuhi 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.¹¹⁶

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;

¹¹⁶Pasal 6 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2012 tanggal 16 Januari 2012 tentang Pedoman Peran Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Jalan.

- 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.

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 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.¹¹⁷

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.

¹¹⁷Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 04/PRT/M2012 tanggal 25 Januari 2012 tentang Tata Cara Pengawasan Jalan.

Kewajiban penyelenggara pelayanan publik diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 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.

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).

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 di maksud 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.

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.¹¹⁸

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

¹¹⁸ Lihat Penjelasan Pasal 9 (4) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

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. Beberapa Kasus Kecelakaan Pengendara Kendaraan Akibat Jalan Rusak yang Diputus oleh Pengadilan

Hukum lalu lintas memiliki fungsi ganda untuk menciptakan ketertiban, ketenteraman dan atau kebebasan untuk semua lapisan masyarakat. Hukum lalu lintas harus memadukan antara kebebasan pengguna jalan dengan ketertiban yang ingin dicapai oleh masyarakat. Keadaan yang seperti itu harus diintegrasikan oleh penegak hukum agar masyarakat merasa aman, dan penyelesaian sengketa perkara lalu lintas akan melahirkan rasa keadilan.

Masalah lalu lintas merupakan hal yang cukup menarik, karena peraturan lalu lintas adalah sistem hukum yang sifatnya nonspiritual atau netral,¹¹⁹ menegakkan aturan lalu lintas merupakan tugas yang berat. Dalam peraturan lalu lintas terdapat dua tugas yaitu menjaga ketertiban masyarakat serta ketenteraman masyarakat. Di samping itu warga masyarakat pada dasarnya menginginkan adanya kebebasan dalam menggunakan fasilitas jalan raya, sedangkan penegak hukum bertugas menciptakan keamanan maupun ketertiban. Pertentangan dalam menggunakan fasilitas berlalu lintas akan menimbulkan kecelakaan.

Sering kali kecelakaan yang terjadi di jalan raya sebenarnya merupakan akibat dari keteledoran dan keberutalan pemakai jalan itu sendiri. Keteledoran atau kelalaian pemakai jalan kerap kali merugikan pemakai jalan yang lain. Kecelakaan yang terjadi cukup memperhatikan, karena yang menjadi korban tidak hanya harta benda melainkan juga nyawa manusia. Kecelakaan yang terjadi di jalan raya, tidak hanya akibat keteledoran dan keberutalan pemakai jalan itu sendiri, akan tetapi juga bisa disebabkan akibat jalan rusak.

Kerusakan jalan pasti terjadi dan bukan merupakan kesalahan, yang tidak diinginkan adalah kerusakan yang terjadi tidak segera diperbaiki. Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan cacat tubuh dan hilangnya nyawa manusia, yang hal ini merupakan masalah serius yang perlu segera untuk diselesaikan. Secara umum, kecelakaan lalu lintas terjadi, disebabkan oleh beberapa faktor. Antara lain

¹¹⁹Soerjono Soekanto, 1982, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta: Rajawali, hlm. 9.

kelalaian manusia, kondisi jalan, kelayakan kendaraan dan belum optimalnya penegakan hukum lalu lintas.¹²⁰

Beberapa kasus terkait dengan gugatan masyarakat terkait dengan jalan rusak tersaji dalam beberapa putusan pengadilan negeri di Indonesia. Contoh kasus dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia yang dialami oleh Alm. Santun Silaban di jalan Suri-suri Simpang jalan Sungkit Kelurahan Bane Kecamatan Siantar Utara kota Pematang Siantar berada di kota Pematang Siantar karena kondisi rusak berat badan jalan longsor hingga kedalaman 5 (lima) meter dan tidak ada tanda-tanda pemberitahuan jalan rusak atau tidak ada tanda-tanda larangan melintas. Jalan rusak dan longsor telah terjadi jauh-jauh hari sebelum Alm. Santun Silaban mengalami kecelakaan, dan bahkan sejak kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh Alm. Santun Silaban tanggal 10 Desember 2012, Pemerintah Kepala Daerah Kota Pematang Siantar dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kota Pematang Siantar tidak melakukan perbaikan secara tidak langsung atau dengan sengaja membiarkan kondisi jalan tetap rusak berat, badan jalan longsor, yang dapat dimungkinkan akan menimbulkan kembali kecelakaan pada orang lain serta tidak membuat tanda-tanda jalan rusak atau rambu atau tidak ada tanda-tanda ditempat sebagai pemberitahuan pada umum tentang larangan kendaraan melintas atau setidaknya tanda pemberitahuan hati-hat bagi masyarakat umum.¹²¹

Pemerintah Kepala Daerah Kota Pematang Siantar dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kota Pematang Siantar selaku penyelenggara dan

¹²⁰ Riko Pasca Pratama, et.al., *Op. Cit*, hlm. 2.

¹²¹ *Ibid*, hlm. 3.

penanggungjawab telah mendapat laporan dari Luran Bane mengenai kerusakan jalan tersebut sebelum terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan Alm. Santun Silaban meninggal dunia. Terhadap upaya antisipasi terjadinya kecelakaan, bahkan longsor yang disebabkan oleh bencana alam pada jalan Suri-suri simpang jalan Sungkit telah dianggarkan perbaikannya pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Pematang Siantar tahun 2013. Namun Pemerintah Kepala Daerah Kota Pematang Siantar dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kota Pematang Siantar dengan sengaja dan menyadari telah melakukan kelalaian tidak memperbaiki jalan yang rusak dan tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak tersebut, maka patut dinyatakan melakukan perbuatan melawan hukum.¹²²

Kasus lain terjadi di Bandar Lampung tanggal 11 Maret 2018 lalu ada kecelakaan yang disebabkan oleh jalan rusak, seorang pengendara sepeda motor bernama Wayan Budi Utomo, seorang penduduk desa Karang Anyar, Desa Panjang Utara, Kabupaten Panjang, terbunuh setelah terlindas oleh truk fuso di jalan Yos Sudarso, Desa Pidada, Kecamatan Panjang. Berdasarkan informasi yang tersedia korban jatuh karena menghindari lubang di jalan dan akhirnya menabrak fuso. Korban meninggal di tempat karena remuk di kepala.

Kasus lainnya masih terjadi di Bandar Lampung kali ini truk bermuatan pakan ikan yang akan menuju Lahat pada tanggal 6 Januari 2015 malam terguling di Jalan Sultan Agung, kejadian tergulingnya mobil truk yang dikemudikan oleh

¹²²*Ibid.*

Agus Laksmono dikarenakan melewati jalan yang rusak dan berlubang sehingga truk kehilangan keseimbangan dan akhirnya terguling kearah kiri badan jalan.

Selain pemerintah daerah yang digugat, 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 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.

C. Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Dampak Kerusakan Jalan

Kehadiran Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membawa perubahan dalam pengaturan hukum tentang manajemen lalu lintas. Terlihat dari masuknya pengaturan tentang kewajiban dan sanksi untuk operator jalan yang sebelumnya tidak diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana dalam pelaksanaan jalan yang mengganggu atau membahayakan pengguna jalan,

pemerintah berkewajiban bertanggungjawab atas apa yang diselenggarakannya. Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang 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)¹²³ 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 Rp. 24.000.000,00 (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

¹²³Pasal 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.

(2)¹²⁴ 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 ketentuan Pasal 273 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) UU Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa penyelenggara jalan tidak segera memperbaiki jalan yang rusak dan dapat membahayakan masyarakat pengguna jalan dapat dimintai pertanggungjawaban karena jalan rusak dan berlubang sangat berbahaya bagi pengguna jalan dan menyebabkan rasa ketidaknyamanan saat menggunakan fasilitas negara atau pemerintah.¹²⁵

Untuk mengetahui tanggungjawab pemerintah yang perlu diperhatikan adalah sistem formulasi yang menyatakan bahwa Badan Hukum (pemerintah) itu sendiri dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum pidana. Namun, untuk menjatuhkan sanksi pidana harus ditentukan kesalahan dan kesalahan mana yang dapat dipertanggungjawabkan terhadap Badan Hukum (pemerintah). Apabila kedua syarat ini tidak dipenuhi atau tidak dapat ditentukan terhadap Badan Hukum (pemerintah) maka pemerintah tidak dapat dikenakan hukum pidana.

Sebagaimana diketahui persyaratan atau prinsip umum untuk adanya kesalahan yang ada di negara-negara Anglo Saxon prinsip *mens rea* sudah dikenal luas. Meski demikian syarat umum adanya kesalahan itu menurut doktrin yang dianut di beberapa negara dapat dikecualikan untuk tindak pidana tertentu, yaitu apa yang dikenal dengan adanya:

¹²⁴Dalam 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.

¹²⁵Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, "Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", melalui <https://academia.edu>, diakses tanggal 26 September 2019.

1. *Strict Liability*, dan
2. *Vicarious Liability*.

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).¹²⁶ *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*).¹²⁷

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.

¹²⁶Barda 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, hlm. 24.

¹²⁷Muladi & Djiwa Priyanto, 1991, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, Bandung: Sekolah Tinggi Hukum, hlm. 88.

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.¹²⁸

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.¹²⁹

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.¹³⁰

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 menjadi dasar dalam mengoperasikan hukum di Indonesia yaitu:¹³¹

1. nilai keadilan;

¹²⁸*Ibid*, hlm. 90.

¹²⁹Loebby Loqman, 1991, *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*, Jakarta: FH-Universitas Pancasila, hlm. 6.

¹³⁰Munir Fuadi, 2009, *Teori Negara Hukum Modern*, Bandung: Refika Aditama, hlm. 147-148.

¹³¹Marwan Mas, 1997, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia, hlm. 73-74.

2. nilai kemanfaatan; dan
3. nilai kepastian hukum.¹³²

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.¹³³

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,

¹³²Aspek 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..

¹³³Asep Supriadi, 2014, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Alumni, hlm. 12-13.

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 kemungkinan, bahwa pemerintah atau penguasa yang memberi perintah tersebut bertindak melawan hukum.¹³⁴

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 hokum.

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

¹³⁴Riko Pasca Pratama, Bambang Eko Turisno, Herni Widanarti, *Op.Cit*, hlm. 7.

pengertian wewenang hukum itu sendiri adalah kewenangan untuk menjadi subjek dari hak-hak.¹³⁵

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 suatu perbuatan yang menimbulkan keadaan yang dilarang¹³⁶ Sebagai bentuk kesalahan dalam hukum pidana, keduanya hanya berbeda secara “graduil” atau secara kualitas saja.¹³⁷

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.

¹³⁵Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, hlm. 33.

¹³⁶Tongat, 2012, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, Dalam Perspektif Pembaharuan*, Malang: UMM Press, hlm. 244.

¹³⁷Secara 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*, hlm. 244-245.

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 menyediakan fasilitas jalan yang layak fungsi atau memenuhi standar keamanan.¹³⁸

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.¹³⁹

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;

¹³⁸Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, *Op.Cit*, hlm. 15.

¹³⁹*Ibid*, hlm. 16.

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.¹⁴⁰

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 dan kewenangannya melanggar norma atau aturan hukum yang berlaku, maka pelaksanaan tindakannya dipertanggungjawabkan secara pribadi atau pertanggungjawaban personal.¹⁴¹

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*).¹⁴²

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

¹⁴⁰*Ibid.*

¹⁴¹*Ibid.*

¹⁴²Anis Zakaria Kama, "Hakikat Akuntabilitas Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan", *Disertasi*. Program Doktor Ilmu Hukum Pasca Sarjana Universitas Muslim Indonesia, Makassar, 2012, hlm. 258.

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).¹⁴³

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).

¹⁴³Feti 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 September 2019, hlm. 36.

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).”

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) 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).
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 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.¹⁴⁴ 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. Terjadinya suatu perbuatan tidak bergantung pada selesainya perbuatan tersebut akan tetapi apakah

¹⁴⁴Dilihat 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, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, Cet. Ke-5, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 213.

pada wujud perbuatan tersebut telah menimbulkan akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan.¹⁴⁵

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.¹⁴⁶ 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.¹⁴⁷

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

¹⁴⁵Lindrawati R. Aju, Bambang Sugiri, Ismail Navianto, *Op. Cit*, hlm. 19.

¹⁴⁶Dalam hal terwujudnya tindak pidana materiil secara sempurna diperlukan 3 syarat esensial, yaitu: a. Terwujudnya tingkah laku; b. Terwujudnya akibat (akibat konstitutif atau konstitutief gevolg); dan c. Ada hubungan kausal (*causal verband*) antara wujud tingkah laku dengan akibat konstitutif. Adami Chazawi, *Loc. Cit*.

¹⁴⁷Mahrus Ali, 2012, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Cet. ke-2, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 106.

atas delik omisi yang sebenarnya (yang murni), yang lazim disebut *delicta 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 omisidelicten* 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*).¹⁴⁸

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 datang (Pasal 522 KUHP) maka tindak pidana itu telah terjadi secara sempurna. Lain halnya dengan tindak pidana pasif yang tidak murni (*delicta commissioinis 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

¹⁴⁸Zainal Abidin Farid, 2010, *Hukum Pidana I*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 213-214.

diketahui bahwa pada tindak pidana materiil tertentu dapat terjadi dengan tidak berbuat.¹⁴⁹

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?

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.

¹⁴⁹Adami Chazawi, *Op. Cit.*, hlm. 228.

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 pembenar¹⁵⁰ 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.

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.¹⁵¹

Kasus kecelakaan yang di alami oleh Alm. Santun Silaban hingga korban meninggal dunia karena masuk kedalam jurang. Sebelum kecelakaan yang di

¹⁵⁰Dalam 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. Lihat Mahrus Ali, *Op. Cit*, hlm. 151.

¹⁵¹*Ibid.*

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.

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).

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 di inginkan 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.

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.¹⁵²

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.

¹⁵²Barda Nawawi Arief, 2011, *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 40.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, maka kesimpulan dalam penelitian ini adalah:

1. Bahwa tinjauan hukum pidana pada kasus kecelakaan lalu lintas atas dampak kerusakan jalan adalah 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.
2. Perlindungan hukum bagi pengendara kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat dampak kerusakan jalan adalah 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. Pengajuan gugatan ini merupakan perlindungan hukum bagi pihak-pihak yang dirugikan dari kerusakan jalan yang ada.

3. 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.

B. Saran

1. Sebaiknya ada revisi terhadap Pasal 273 UU No. 22/2009, yang memberikan peluang bagi penyelenggara jalan untuk bertanggungjawab terhadap kerusakan jalan, yang lebih mementingkan faktor “akibat” kecelakaan bagi pengguna jalan bukan faktor psikologis bagi pengguna jalan.

2. Sebaiknya perlindungan hukum bagi korban kecelakaan akibat jalan rusak tidak hanya diberikan sesudah putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap, tapi juga sebelum putusan itu berlaku, mengingat banyak sekali biaya yang harus dikeluarkan oleh korban.
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.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adami Chazawi, 2011, *Pelajaran Hukum Pidana 2*, Cet. Ke-5, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Ahmadi Miru, 2014, *Prinsip-prinsip Perlindungan Hukum Bagi Konsumen di Indonesia*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Amiruddin dan Zainal Asikin, 2014, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Asep Supriadi, 2014, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*, Bandung: Alumni.
- Bagir Manan, 1987, *Konvensi Ketatanegaraan*, Bandung: Armico.
- Bambang Sunggono, 2005, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Barda Nawawi Arief, 2011, *Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Bernard Arief Sidharta, 2009, *Refleksi tentang Struktur Ilmu Hukum: Sebuah Penelitian tentang Fundasi Kefilsafatan dan Sifat Keilmuan Ilmu Hukum sebagai Landasan Pengembangan Ilmu Hukum Nasional Indonesia*, Bandung: Mandar Maju, Cetakan Ketiga.
- Budiono Kusumohamidjojo, 1999, *Ketertiban yang Adil*, Jakarta: Grasindo.
- Darji Darmodiharjo dan Shidarta, 2008, *Pokok-pokok Filsafat Hukum: Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, Cetakan Ketujuh.
- Ediwarman, 2014, *Monograf Metodologi Penelitian Hukum (Panduan Penulisan Tesis dan Disertasi)*, Medan.
- F.D.Hobbs, 1979, *Traffic Planning and Engineering*, Second edition 1979, edisi Indonesia, terjemahan Suprpto T.M. dan Waldijono, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Edisi kedua, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Franz Magnis Suseno, 1995, *Mencari Sosok Demokrasi*, Jakarta: Gramedia.

- Hans Nawiasky, 1948, *Allgemeine Rechtslehre als System der rechtlichen Grundbegriffe*, Einsiedeln/Zürich/Köln: Benziger.
- Harahap, Krisna, 2003, *HAM dan Upaya Penegakannya di Indonesia*, Bandung: Grafitri Budi Utami.
- Henry C. Black, 1989, *Blacks Law Dictionary*, Harvard: Harvard Publishing.
- Hestu Cipto Handoyo, B., 2003, *Hukum Tata Negara, Kewarganegaraan & Hak Asasi Manusia, Memahami Proses Konsolidasi Sistem Demokrasi di Indonesia*, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya, Cetakan Pertama.
- Jimly Asshiddiqie dan M. Ali Safa'at, 2006, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Jakarta: Sekretariat Jenderal & Kepaniteraan Mahkamah Konstitusi RI, Cetakan Pertama.
- Johnny Ibrahim, 2005, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia.
- Jurgen Habermas, 1998, *Recht en Moral*, Kampen: Kok Agora.
- Lexy J. Moleong, 2004, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Lili Rasjidi dan B. Arief Sidharta, 1994, *Filsafat Hukum Madzab dan Refleksi*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Loebby Loqman, 1991, *Pertanggungjawaban Pidana Bagi Korporasi dalam Tindak Pidana Lingkungan*, Jakarta: FH-Universitas Pancasila.
- Mahfud MD, SF Marbun, 2006, *Hukum Administrasi Negara Indonesia*, Yogyakarta: Lyberty.
- Mahrus Ali, 2012, *Dasar-dasar Hukum Pidana*, Cet. ke-2, Jakarta: Sinar Grafika.
- Martiman Prodjohamidjojo, 2001, *Penerapan Pembuktian Terbalik Dalam Kasus Korupsi*, Bandung: Mandar Maju.
- Marwan Mas, 1997, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Moegni Djojodirdjo, 1979, *Perbuatan Melawan Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita. 1979.
- Moh. Kusnardi dan Bintang Saragih, 2000, *Ilmu Negara*, Jakarta: Gaya Media, Edisi Revisi, Cetakan Keempat.

- Muhammad Tahir Azhary, 1993, *Negara Hukum: Suatu Studi tentang Prinsip-prinsipnya Dilihat dari Segi Hukum Islam, Implementasinya pada Periode Negara Madinah dan Masa Kini*, Jakarta: Bulan Bintang.
- Muladi & Djiwa Priyanto, 1991, *Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana*, Bandung: Sekolah Tinggi Hukum.
- Munir Fuadi, 2009, *Teori Negara Hukum Modern*, Bandung: Refika Aditama.
- Nieuwenhuis, J.H., t.t., *Hoofdstukken Verbintenissenrecht*, Terjemahan, Surabaya: Universitas Airlangga.
- Notohamidjojo, O., 1967, *Makna Negara Hukum bagi Pembaharuan Negara dan Wibawa Hukum bagi Pembaharuan Masyarakat di Indonesia*, Jakarta: Badan Penerbit Kristen.
- Notonagoro, "Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 (Pokok Kaidah Fundamental Negara Indonesia)" dalam *Pancasila Dasar Falsafah Negara*, Jakarta: Pantjuran Tudjuh, Cetakan Keempat, t.t.
- , 1988, *Pancasila Dasar Falsafah Negara*, Jakarta: Rineka Cipta, Cetakan Keempat.
- Otje Salman Soemadiningrat, 2009, *Filsafat Hukum Perkembangan dan Dinamika Masalah*, Bandung: Refika Aditama.
- Padmo Wahjono, 1986, *Indonesia Negara Berdasarkan Atas Hukum*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Cetakan Kedua.
- , 1989, *Pembangunan Hukum di Indonesia*, Jakarta: In-Hill Co.
- Peter Mahmud Marzuki, 2008, *Penelitian Hukum*, Cet. ke-4, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Philipus M. Hadjon, 1987, *Perlindungan Hukum bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu.
- Riduan Syahrani, 2006, *Seluk Beluk dan Asas-Asas Hukum Perdata*, Bandung: Alumni.
- Roeslan Saleh, 2009, *Pikiran-Pikiran Tentang Pertanggung Jawaban Pidana*, Cetakan Pertama, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1990, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, Cetakan Keempat.

- Roscoe Pound, 1965, *Tugas Hukum*, dialihbahasakan oleh Muhammad Radjab, Jakarta: Yayasan Dana Buku Indonesia.
- Salim HS dan Erlies Septiana Nurbani, 2013, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada. Edisi 1. Cetakan Pertama.
- Satjipto Rahardjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Sianturi, S.R., 2002, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Jakarta: Storia Grafika.
- Soerjono Soekanto, 1982, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta: Rajawali.
- , 1984, *Inventarisasi dan Analisa terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Jakarta: CV. Rajawali.
- , 2004, *Inventarisasi Dan Analisa Terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*, Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan, Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara, Jakarta: CV. Rajawali.
- , 2014, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press.
- Soesantiyo, 1985, *Teknik Lalu Lintas I (Traffic Engineering)*, Surabaya: Institut Teknologi 10 Nopember.
- Subekti, R., 2003, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Cetakan XXXI, Jakarta: Intermasa.
- Sudikno Mertokusumo, 2003, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty.
- Sumadi Suryabrata, 2006, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Rajawali Pers.
- Suwarjoko P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB.
- Tjahjono, Tri, Indrayati Subagio, 2011, *Analisis Keselamatan Lalu Lintas Jalan*, Bandung: Penerbit Lubuk Agung.
- Tongat, 2012, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia, Dalam Perspektif Pembaharuan*, Malang: UMM Press.
- Usep Ranawijaya, 1983, *Hukum Tata Negara, Dasar-dasarnya*, Jakarta: Ghalia.

- Van Apeldoorn, 2000, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Pradnya Paramita.
- Yudi Latif, 2011, *Negara Paripurna: Historisitas, Rasionalitas, dan Aktualitas Pancasila*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Zainal Abidin Farid, 2010, *Hukum Pidana 1*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Zainal Asikin, 2012, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Zainuddin Ali, 2011, *Metode Penelitian Hukum*, Cet. ke-3, Jakarta: Sinar Grafika.
- Joko Subagyo, P., 2011, *Metode Penelitian Dalam Teori & Praktik*, Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Zulfiar Sani, 2010, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta: UI Press.

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

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

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, Jakarta, 2012.

Maria Theresia Geme, “Perlindungan Hukum terhadap Masyarakat Hukum Adat dalam Pengelolaan Cagar Alam Watu Ata Kabupaten Ngada, Provinsi Nusa Tenggara Timur”. *Disertasi*. Program Doktor Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, 2012.

Muchsin, 2003, “Perlindungan dan Kepastian Hukum bagi Investor di Indonesia”, Surakarta: Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret. *Tesis*.

Rukmana Amanwinata, “Pengaturan dan Batas Implementasi Kemerdekaan Berserikat dan Berkumpul dalam Pasal 28 UUD 1945”, *Disertasi*, Bandung: Program Pascasarjana Universitas Padjadjaran, 1996,

Jurnal

Agio V Sangki, “Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas”, dalam *Jurnal Lex Crimen*, Volume I, Nomor 1, Januari-Maret 2012.

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

Bernard Arief Sidharta, “Kajian Kefilsafatan tentang Negara Hukum”, dalam *Jurnal Hukum Jentera*, Jakarta: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK), Edisi 3-Tahun II, November.

Dewa Arya Lanang Raharja, “Penyelenggara Jalan Sebagai Subyek Hukum Tindak Pidana”, dalam *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Volume 6, Nomor 1, Mei 2017.

- Ferawati Royani, “Implementasi Pasal 273 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya”, dalam *Jurnal Hukum Sehasen*, Volume 2, Nomor 2 Tahun 2017.
- Hamid S. Attamimi, A., “Peranan Keputusan Presiden Republik Indonesia dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Negara: Suatu Studi Analisis Mengenai Keputusan Presiden yang Berfungsi Pengaturan dalam Kurun Waktu Pelita I-Pelita IV”, *Disertasi*, Jakarta: Fakultas Pascasarjana Universitas Indonesia, 1990.
- Malahayati, Amrizal, Muhammad Nasir, “Konsep Perlindungan Hukum Dan Hak Asasi Manusia Terhadap Penata Laksana Rumah Tangga Indonesia”, dalam *Nanggroe, Jurnal Hukum Tata Negara*, Volume 4, Nomor 1, April, 2015, Badan Hukum Tata Negara Universitas Malikussaleh, Lhokseumawe.
- Putu Yuni Riswanti, “Batas Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil Dan Kepolisian Dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”, dalam *Jurnal Magister Hukum Udayana*, Nomor 1 Volume 2, Edisi Juli 2013, melalui <http://ojs.unud.ac.id/index.php/jmhu/article/view/4443>, diakses tanggal 1 Oktober 2019.
- Riko Pasca Pratama, et.al., “Tanggung Jawab Pemerintah Kepala Daerah Kota Pemantang 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 *Diponogoro Law Journal*, Volume 6, No. 1, Tahun 2017.

Makalah, karya ilmiah

- Barda Nawawi Arief, “Masalah Pemidanaan Sehubungan dengan Perkembangan Kriminalitas & Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat Modern”, *Makalah* disampaikan pada Seminar Perkembangan Delik-delik Khusus dalam Masyarakat yang Mengalami Modemisasi, Bina Cipta, Bandung, 1982.
- Baso Hamka, “Tinjauan Kriminologis Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Pada Polres Maros (Studi Kasus Tahun 2014 - 2015)”, Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2017.
- M. Yasir, “Tinjauan Yuridis Terhadap Kelalaian Lalu Lintas yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Studi Kasus Putusan No. 263/Pid/B/2013/PN.Pinrang)”, Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2014.

Mayola Putri Kusmalia, 2019, Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan Yang Di Sebabkan Oleh Jalan Rusak, Bandar Lampung: Universitas Lampung.

Situs Internet

Ramadhani Ardiyanto, “Tanggung Jawab Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kerusakan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polres Klaten)”, melalui <https://eprints.ums.ac.id>, diakses tanggal 2 September 2019.

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 <https://jurnal.untan.ac.id>article.view.>, diakses tanggal 2 September 2019.

Hamdan Zoelva, “Negara Hukum dalam Perspektif Pancasila,” <http://www.setneg.go.id>, diakses tanggal 2 Agustus 2019.

Ramadhani Ardiyanto, “Tanggung Jawab Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kerusakan Lalu Lintas (Studi Kasus di Polres Klaten)”, melalui <https://eprints.ums.ac.id>, diakses tanggal 2 September 2019.

I Wayan Eka Artajaya, “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jalan Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Diakibatkan Oleh Jalan Yang Rusak”, melalui <http://www.e-journal.uajy.ac.id>, diakses tanggal 2 Oktober 2019.

Muhammad Syaeful Fajar, “Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Raya di Kota Semarang Menggunakan Metode K-Means Clustering”, melalui <http://lib.unes.ac.id>, diakses tanggal 1 Oktober 2018.

Mayola Putri Kosmalia, “Implementasi Sanksi Pidana Terhadap Pihak Penyelenggara Jalan Kepada Korban Kecelakaan Yang Disebabkan Oleh Jalan Rusak”, Fakultas Hukum Universitas Lampung, Bandar Lampung, 2019, dalam <http://unila.digilib.ac.id>, diakses tanggal 1 Oktober 2019.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online, <https://kbbi.web.id/perlindungan>, diakses pada tanggal 9 Oktober 2019.

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 <https://academia.edu.>, diakses tanggal 26 September 2019.

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 September 2019.