

Tinjauan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Tunggal Mengakibatkan Meninggal Dunia Menurut UU No. 22 Tahun 2009

Prehantoro

Fakultas Hukum Universitas Yos Soedarso

e-mail : prehantoro@gmail.com

ABSTRACT

There are three main factors that cause accidents, First is the human factor, second is the vehicle factor and the last is the road factor. The combination of these three factors can occur, between a human and a vehicle, for example walking over the set speed limit, then a tire burst causing the vehicle to have an accident. Of the many accidents that occurred and the factors that caused the accidents, there was an obstacle in the process of investigating traffic accidents that resulted in the death of the victim. Besides that, there are environmental factors, weather which can also contribute to accidents. Apart from the factors that have been mentioned above, the high number of accidents and the incomplete cases of traffic accidents that cause the death of victims are caused by many obstacles in the investigation process in traffic accident cases.

Keywords: Accidents, Traffic, Negligence

ABSTRAK

Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, Pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Dari banyaknya kecelakaan yang terjadi dan faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan terdapat suatu kendala dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas mengakibatkan matinya korban. Disamping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan. Selain faktor-faktor yang telah disebutkan di atas, tingginya angka kecelakaan dan tidak tuntasnya perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya korban disebabkan oleh banyaknya kendala dalam proses penyidikan pada perkara kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci : Kecelakaan, Lalu lintas, Kelalaian

PENDAHULUAN **Latar Belakang**

Bertambahnya volume lalu lintas akan menyebabkan kenaikan kecelakaan lalu lintas yang terjadi secara cukup signifikan, dan bertambahnya kecepatan lalu-lintas pada kondisi tertentu justru akan menurunkan jumlah kecelakaan, namun lebih lanjut peningkatan kecepatan akan menaikkan jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi.

Dari data yang diperoleh, ternyata pada kecepatan sekitar 40-50 km/jam terjadi kondisi jumlah kecelakaan minimal. Ada tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, Pertama adalah faktor manusia, kedua adalah faktor kendaraan dan yang terakhir adalah faktor jalan. Kombinasi dari ketiga faktor itu bisa saja terjadi, antara manusia dengan kendaraan misalnya berjalan melebihi batas kecepatan yang ditetapkan kemudian ban pecah yang mengakibatkan kendaraan mengalami kecelakaan. Disamping itu masih ada faktor lingkungan, cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap kecelakaan.

Sebagaimana telah diketahui bersama bahwa arus lalu lintas jalan di kota-kota besar di Negara Republik Indonesia umumnya dan khususnya di Kota Probolinggo, semakin bertambah padat sejalan dengan perkembangan dan kemajuan teknologi, perkembangan ekonomi, serta ditambah dengan jumlah penduduk yang semakin meningkat. Sehubungan dengan hal tersebut, maka secara otomatis akan timbul problema yang kompleks dalam kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas yang sering menelan korban jiwa dan harta benda.

Jauh sebelum kendaraan bermotor ditemukan, kecelakaan di jalan hanya melibatkan kereta, hewan, dan manusia. Kecelakaan lalu lintas menjadi meningkat secara drastis ketika ditemukan berbagai jenis kendaraan bermotor.

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang tidak diharapkan yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor pada satu ruas jalan dan mengakibatkan kerugian material bahkan sampai menelan korban jiwa. Laju pertumbuhan penduduk dan jumlah arus lalu lintas di Kota Probolinggo meningkat secara pesat, sehingga kebutuhan akan prasarana transportasi terus bertambah. Keadaan ini sangat berpengaruh terhadap tingkat pelayanan yang ada, sehingga jika tidak diimbangi dengan peningkatan prasarana transportasi yang memadai, maka dampak yang diakibatkan adalah timbulnya masalah-masalah pada lalu lintas, seperti kemacetan dan kecelakaan.

Dari hasil pra survey di Polresta telah diperoleh data mengenai kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kawasan Kota Probolinggo. Karakteristik kecelakaan di Kota Probolinggo antara lain jumlah kejadian kecelakaan dengan korban-korban luka ringan menempati urutan pertama, diikuti korban meninggal dunia, jenis kecelakaan yang paling sering terjadi adalah melibatkan dua kendaraan, jenis kendaraan yang paling sering terlibat adalah sepeda motor, pelaku dan korban kecelakaan terbesar berjenis kelamin laki-laki, berusia antara 17-26 tahun, berpendidikan SMA, dan bekerja sebagai karyawan swasta.

Dari banyaknya kecelakaan yang terjadi dan faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan terdapat suatu kendala dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban. Kendala penyidikan ini dapat dilihat dari hasil pra survey pada tahun 2008 sampai dengan pertengahan 2010 jumlah kecelakaan yang mengakibatkan matinya korban sebanyak 856 perkara. Dari jumlah tersebut, perkara yang dapat diselesaikan dalam proses penyidikan sebanyak 700 perkara. Sedangkan yang tidak dapat diselesaikan secara tuntas sebanyak 156 perkara. Dalam tiap tahunnya terdapat $\pm 20\%$ perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban tidak dapat terselesaikan atau dapat diselesaikan tetapi membutuhkan waktu yang sangat lama.

Perkara kecelakaan merupakan bagian dari tindak pidana kealpaan yang disebutkan dalam pasal 359 KUHP. Dalam pasal 359 KUHP ditegaskan dengan dua cara bahwa

kematian orang lain adalah akibat dari kelalaian pembuat, yaitu dengan tidak menyebutkan pembuat tetapi kesalahannya (kealpaannya). Dalam situasi pengendara kendaraan bermotor, salah berbuat dan tidak berbuat seakan- akan menjadi satu perbuatan.

Kekurang cermatan tidak dapat dicelakan jika pelaku tidak dapat berbuat lain daripada apa yang telah ia lakukan. Dalam hal ini, penting bahwa pelaksanaannya mengetahui sejauh mana sifat kurang hati-hatian dapat dikenakan pada pelaku. Dalam kealpaan, kurang mengindahkan larangan sehingga tidak berhati-hati dalam melakukan sesuatu perbuatan yang obyektif kausal menimbulkan keadaan yang dilarang.

Menurut pasal 7 (3) *Criminal Code of Yugoslavia* yang dikutip dalam buku A. Zainal Abidin, bahwa kealpaan terbagi atas dua bentuk, yaitu:

1. Bilamana pembuat delik menyadari bahwa dari tindakannya dapat mewujudkan suatu akibat yang dilarang oleh undang-undang, tetapi ia beranggapan secara keliru bahwa akibat itu tidak akan terjadi atau ia mampu untuk mencegahnya.
2. Bilamana pembuat delik tidak menyadari kemungkinan akan terwujudnya akibat, sedangkan di dalam keadaan ia berbuat oleh karena kualitas pribadinya ia seharusnya dan dapat menyadari kemungkinan itu.

Pada dua kemungkinan tersebut maka terdapat hubungan batin antara pelaku dengan akibat perbuatannya tersebut. Hubungan batin ini diperlukan sebagai pedoman sejauh mana pelaku dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya. Dalam hal penyidikan dalam menentukan perbuatannya itu sebagai suatu kealpaan atau suatu kesengajaan sangatlah sulit, karena dalam hubungannya kealpaan dan kesengajaan merupakan perbuatan yang mirip.

Selain faktor-faktor yang telah disebutkan di atas, tingginya angka kecelakaan dan tidak tuntasnya perkara kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya korban disebabkan oleh banyaknya kendala dalam proses penyidikan pada perkara kecelakaan lalu lintas ini. Dari latar belakang penulisan tersebut, penulis mengangkat permasalahan dalam penelitian ini dengan judul Kajian Yuridis Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban Karena Kelalaian.

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diatas, maka dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Apakah faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dan kendala dalam penyidikan tindak pidana (culpa) dalam kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana pertanggung jawaban pidana terhadap kelalaian (culpa) pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban?

METODE

Penelitian pada kali ini termasuk dalam jenis penelitian yuridis normatif. Hal ini dikarenakan dalam penelitian ini akan mengelaborasi, dan mengkomparasikan permasalahan yang ada dengan kondisi atau fakta di lapangan. Dengan begitu maka bisa dilihat apakah ada sebuah pelanggaran atau ketidak selarasan antara peraturan yang ada dengan fakta di lapangan. Setelah ditemukan sebuah ketidak selarasan maka penulis akan

berusaha untuk mencari sebuah solusi yang kongkret dalam sebuah permasalahan yang terjadi.

Metode penelitian yang digunakan pada saat ini mengacu pada argumentasi Philipus M. Hadjon. Dimana Phiipus M. Hadjon menyatakan bahwa harus adanya keselarasan antara hukum yang tertulis (*Law in the book*) dengan hukum yang ada dilapangan (*Law in the action*). Dengan begitu dalam pembahasan yang ada dalam ini pada awalnya akan membahas mengenai hukum yang tertulis yang diambil dari beberapa sumber hukum. Selanjutnya penelitian ini akan membahas mengenai hukum yang berlaku dilapangan. Ketika ditemukan ketidak selarasan antara hukum yang tertulis dengan hukum yang ada dilapangan maka hal tersebut menjadi titik permasalahan.

Permasalahan yang ada kemudian akan dibahas dengan beberapa sumber hukum yang terkait dengan penelitian ini. Dengan demikian dapat ditemukan bebrapa solusi yang tidak bertentangan dengan hukum yang ada. Hal ini dikarenakan ketika sebuah solusi masih bertentangan dengan hukum maka akan menimbulkan sebuah permasalahan yang baru.

PEMBAHASAN

1. Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Dan Kendala Dalam Penindakan Tindak Pidana (Culpa) Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan di jalan raya yang menyebabkan korban luka dan meninggal dari waktu jumlahnya tak surut. Berdasarkan data yang disodorkan Perserikatan Bangsa-Bangsa pada 2009, tak kurang dari 1,2 juta jiwa melayang di jalan raya akibat kecelakaan kendaraan bermotor. Lembaga perkumpulan bangsa sejagat itu juga menyebut, sekitar 87,2 persen kecelakaan itu terjadi di negara berkembang. Data yang tak jauh berbeda juga disodorkan Lembaga Keselamatan jalan raya Amerika Serikat (NHTSA). Sepanjang 2009, 21.798 orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya di Amerika Serikat. Penyebab terbesar dari kecelakaan bermacam-macam, mulai dari menenggak minuman beralkohol, cuaca, masalah komponen mobil, hingga menelepon saat mengemudi.

Lantas apa saja faktor penyebab kecelakaan terbesar di tanah air dan negara berkembang lainnya. Sayang, hingga detik ini belum ada satu penelitian khusus tentang penyebab tersebut. Padahal, jumlah kendaraan bermotor di tanah air saban tahun terus bertambah dan jumlah kecelakaan pun terus terjadi.

Namun, seperti yang dilansir situs resmi NHTSA, nhtsa.gov, Kamis (6/1), setidaknya ada enam penyebab yang paling sering memicu terjadinya kecelakaan. Keenamnya adalah :

1. Pengemudi kehilangan konsentrasi : Faktor ini menempati urutan pertama, karena hasil penelitian menyebut faktor ini memiliki persentase menyebabkan kecelakaan hingga 55 persen. Pengemudi tidak fokus ke kondisi jalan saat mereka menelepon atau menerima telepon di saat mengemudi. Penyebab lainnya, karena pengemudi membaca dokumen, membaca pesan pendek, melihat kejadian di sekeliling jalan dalam waktu lama, mengatur peranti audio. Selain itu, stres karena masalah pribadi, panik karena ulah pengendara lain, hingga terburu-buru karena ada

persoalan penting yang harus segera diselesaikan juga menjadi penyebab buyarnya konsentrasi di jalan.

2. Lelah dan mengantuk : Penyebab kedua yang menjadi pemicu terjadinya kecelakaan adalah kelelahan dan mengantuk. Keduanya memiliki persentase menyebabkan kecelakaan hingga 45 persen. Disebutkan, saraf sensorik dan motorik orang yang sangat lelah dan mengantuk menurun kepekaannya. Sehingga, selain menyebabkan tidak konsentrasi lelah dan mengantuk juga menyebabkan tingkat refleks seseorang berkurang. Kondisi badan yang kelelahan dan mengantuk memiliki kemiripan dengan orang yang menenggak minuman beralkohol atau obat-obatan. Perbedaannya, orang yang kelelahan masih memiliki kesadaran yang sewaktu-waktu masih dikontrol dan distimulasi hingga kembali ke kesadaran penuh.
3. Pengaruh alkohol dan obat : Kondisi mabuk yang diakibatkan oleh minuman beralkohol atau obat-obatan memiliki tingkat persentase menyebabkan kecelakaan hingga 30 persen. Menenggak alkohol atau mengkonsumsi obat-obatan (atau bahkan obat yang direkomendasi dokter) berpotensi menghilangkan kemampuan kontrol otak. Sehingga selain kesadaran hilang atau berkurang, kemampuan refleks juga merosot drastis. Pengemudi yang mabuk cenderung kehilangan kemampuan memperhitungkan manuver, kepekaan dalam merasakan kecepatan mobil, hingga ketidakakuratan pandangan.
4. Kecepatan melebihi batas : Faktor lain yang juga kerap menjadi penyebab kecelakaan adalah pengemudi menggeber mobil dengan kecepatan yang melebihi standar yang diizinkan di jalan. Pengemudi akan kesulitan melakukan manuver dengan aman saat kondisi jalan tak memungkinkan. Terlebih bila mobil bermasalah, seperti ban pecah atau satu di antara komponen mengalami kerusakan. Kendati produsen mobil mengatakan telah melengkapi mobil produksinya dengan seabrek peranti penunjang keselamatan, jangan pernah berspekulasi. Pasalnya, kondisi tersebut berasumsi pada saat jalanan dalam kondisi ideal. Selain itu kondisi yang tak terduga dan dialami oleh pengemudi juga berbeda saat mobil pertama kali diuji coba oleh pabrikan. Faktor kecepatan ini memiliki persentase menyebabkan kecelakaan hingga 30 persen. Faktor kecepatan ini juga termasuk perilaku pengemudi yang agresif dalam mengemudikan kendaraannya. Jangan menggeber mobil dalam kecepatan tinggi dan mengabaikan tanda-tanda atau rambu lalu lintas.
5. Cuaca : Meski terlihat sepele, namun cuaca hujan deras, angin ribut, berkabut, hingga udara kering yang menyebabkan jalanan berdebu juga tercatat sebagai penyebab kecelakaan. Persentasenya mencapai 13 persen. Guyuran air hujan selain menyebabkan keterbatasan pandangan juga menjadikan kemampuan ban untuk mencengkeram lintasan juga berkurang. Terlebih bila kendaraan yang berada di depan atau belakang tidak memiliki kewaspadaan yang tinggi atau bermasalah. Di negara-negara tropis seperti Indonesia, faktor cuaca seperti hujan memiliki tingkat potensi tinggi memicu terjadinya kecelakaan.
6. Komponen tak beres : Faktor ini kerap tidak disadari oleh pemilik atau pengguna mobil. Terlebih bila pemilik atau pengguna mobil tidak memiliki kepekaan untuk mendeteksi ada tidaknya permasalahan di satu komponen mobil. Padahal, faktor ini

memiliki persentase menyebabkan kecelakaan hingga 10 – 14 persen. Beberapa kerusakan komponen yang paling sering terjadi adalah kanvas rem yang sudah tidak berfungsi maksimal, power steering yang terganjal sehingga kontrol kemudi tak terkendali dengan baik.

Selain itu ban pecah, sistem kontrol elektronik untuk menjaga kestabilan mobil yang rusak, hingga kabel sistem kelistrikan yang berpotensi korsleting. Hasil penelitian NHTSA juga menunjukkan, selama ini para pemilik atau pengguna mobil jarang yang memperhatikan kondisi komponen mobil mereka. Sebagian besar di antara mereka akan membawa kendaraannya saat ada gejala yang benar-benar dirasakan atau setelah terjadi peristiwa kecelakaan.

Transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri. Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Untuk hal yang demikian maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Hal yang sangat penting dari keadaan ini adalah bahwa apabila lalu lintas dan angkutan jalan tidak dikuasai oleh negara maka akan dapat dilihat kepentingan-kepentingan yang beraneka ragam atas keberadaan lalu lintas dan jalan raya, khususnya bagi oknum-oknum tertentu yang menjadikan sarana jalan raya untuk mencari keuntungan tanpa memperhatikan kepentingan dan kesejahteraan masyarakat banyak.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada memberikan definisi secara khusus tentang disiplin berlalu lintas, tetapi meskipun demikian dari gambaran maupun isi dari pasal-pasal yang tertera di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilihat bahwa undang-undang ini memberikan kondisi bagi terciptanya disiplin berlalu lintas.

Ketentuan-ketentuan yang dapat dilihat dari keberadaan Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilihat dari beberapa bab yang ada di dalamnya yaitu :

1. Bab IV. Tentang Prasarana,
2. Bab V tentang kendaraan,
3. Bab VI tentang pengemudi,
4. Bab VII tentang Lalu Lintas.

Hal yang utama dari disiplin lalu lintas yang dicerminkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ada pada Bab VII tentang lalu lintas dengan tidak mengindahkan bab-bab lainnya yang juga sangat mendukung disiplin berlalu lintas.

Tata cara berdisiplin lalu lintas yang utama yang disebutkan dalam Undang-Undang ini adalah bahwa tata cara berlalu lintas di jalan adalah dengan mengambil jalur jalan sebelah kiri.

Sedangkan untuk keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan-ketentuan mengenai :

1. Rekayasa dan manajemen lalu lintas,
2. Gerakan lalu lintas kendaraan bermotor,

3. Berhenti dan parkir,
4. Penggunaan peralatan dan perlengkapan kendaraan bermotor yang diharuskan, peringatan dengan bunyi dan sinar,
5. Tata cara menggiring hewan dan penggunaan kendaraan tidak bermotor di jalan, Tata cara penetapan kecepatan maksimum dan/atau minimum kendaraan bermotor,
6. Perilaku pengemudi terhadap pejalan kaki,
7. Penetapan muatan sumbu kurang dari muatan sumber terberat yang diizinkan,
8. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang serta pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain,
9. Penetapan larangan penggunaan jalan,
10. Penunjukan lokasi, pembuatan dan pemeliharaan tempat pemberhentian untuk kendaraan umum.

Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib :

1. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar,
2. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki,
3. Menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, atau surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, dalam hal dilakukan pemeriksaan,
4. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
5. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.

Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk di samping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua atau kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah wajib memakai helm. Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di jalan, setiap orang yang menggunakan jalan, wajib :

1. Berperilaku tertib dengan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan dan bangunan di jalan,
2. Menempatkan kendaraan atau benda-benda lainnya di jalan sesuai dengan peruntukannya.

Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan berikut muatannya yang ditinggalkan di jalan. Bagi pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.

Perihal rambu-rambu lalu lintas tidak ada pengaturannya di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetapi ada dimuat di dalam Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prsarana dan Lalu Lintas Jalan.

Dalam Peraturan Pemerintah ini tidak ada diterangkan tentang pengertian rambu-rambu lalu lintas. Tetapi meskipun demikian dari istilah sehari-hari yang dikenal oleh masyarakat maka rambu-rambu lalu lintas, pada dasarnya merupakan keterangan-keterangan yang diwujudkan dalam bentuk simbol pada badan jalan maupun pada pinggir jalan. Keberadaan rambu-rambu lalu lintas tersebut sangat membantu para pemakai jalan raya dalam memandu pemakai jalan raya itu sendiri.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa fungsi rambu-rambu lalu lintas tersebut adalah untuk memberikan pedoman bagi pemakai jalan raya tentang hal-hal yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya, seperti dilarang berhenti, hati-hati banyak anak sekolah melintas, lampu merah dan lain sebagainya.

Perihal rambu-rambu lalu lintas ini diatur di dalam Bab V yang berjudul Perlengkapan Jalan Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, dimana diterangkan dalam Pasal 17-nya bahwa :

Rambu-rambu lalu lintas terdiri dari 4 golongan yaitu :

1. Rambu peringatan : Rambu peringatan digunakan untuk menyatakan peringatan bahaya atau tempat berbahaya pada jalan di depan pemakai jalan.
2. Rambu larangan : Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pemakai jalan.
3. Rambu perintah : Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan.
4. Rambu petunjuk : Rambu petunjuk digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, fasilitas, dan lain-lain bagi pemakai jalan.

Penempatan rambu-rambu lalu lintas dilakukan secara tetap, artinya rambu-rambu tersebut diletakkan pada suatu tempat tertentu dan tidak dapat dipindahkan. Dalam kegiatan dan keadaan tertentu maka dapat dipergunakan rambu-rambu yang bersifat sementara. Pada rambu-rambu dapat ditambahkan papan tambahan di bawahnya yang memuat keterangan yang diperlukan untuk menyatakan hanya berlaku untuk waktu-waktu, jarak-jarak dan jenis kendaraan tertentu ataupun perihal lainnya.

1. Pertanggung Jawaban Pidana Terhadap Kelalaian (Culpa) Pada Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Matinya Korban

Pasal 359 KUHP menjelaskan bahwa, “Barang siapa karena kealpaanya menyebabkan matinya orang di hukum penjara selamalamanya 5 tahun atau kurungan selama-lamanya 1 tahun”. Dalam pasal tersebut menerangkan bahwa, undang-undang memberi penegasan tindak pidana kealpaan melalui unsur-unsur yang terdapat dalam pasal ini, yaitu:

- a. Barang siapa setiap orang yang melakukan tindak pidana tersebut harus bertanggungjawab atas perbutannya itu.
- b. Karena kealpaan dimaksud, menerangkan bahwa seseorang tersebut melakukan hal dengan kurang hati-hati padahal dia patut mengetahui bahwa akan timbul sesuatu akibat yang merugikan orang lain.
- c. Menyebabkan matinya orang disini, menjelaskan bahwa akibat dari kealpaan atau kelalaian tersebut menyebabkan orang lain meninggal atau mati.

d. Dihukum. Dihukum tersebut menjelaskan pertanggung jawaban pidana terhadap tidalkan kelalaian yang dilakukan oleh seseorang yang mengakibatkan matinya orang lain.

Kecelakaan Lalu Lintas dalam Pasal 229 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan digolongkan menjadi 3, yakni:

- a) Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang,
- 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 meninggal dunia atau luka berat.

Pasal 310 UU LLAJ.

(1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat 2, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,- (satu juta rupiah).

Pasal 310 ayat 1 UU LLAJ memberikan gambaran umum dengan menyatakan setiap orang yang dengan kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan, kepadanya diwajibkan bertanggungjawab atas perbuatannya itu. Tapi dalam ayat yang ke 4 menjelaskan bahwa:

(4) Dalam hal kecelakaan dimaksud pada ayat 3 yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

Unsur-unsur pidana yang terkandung dan harus terpenuhi dalam aturan Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ antara lain:

1. Setiap orang;
2. Mengemudikan kendaraan bermotor;
3. Karena lalai; dan
4. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia.
5. Pasal 235 ayat (1)

“Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana” Dalam pasal tersebut di atas ditegaskan khususnya pada perkataan “tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana”. Artinya adalah walaupun pengemudi kendaraan sebagai pihak penabrak telah memberikan pembayaran sejumlah uang atau santunan oleh pihak penabrak kepada korban sebagai pengganti biaya pengobatan di rumah sakit atau memberikan biaya santunan bagi korban yang telah meninggal dunia kepada pihak korban/keluarga korban tetapi tetaplah tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana tersebut, atau dengan kata lain proses hukum harus tetap dilanjutkan. Hal inilah yang perlu disampaikan karena belum banyak orang yang tahu atas aturan tersebut. Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

KESIMPULAN

Bertitik tolak dari kesimpulan di atas, berikut ini dikemukakan beberapa saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi semua pihak :

1. Pengemudi kehilangan konsentrasi, Lelah dan mengantuk, Pengaruh alkohol dan obat, Kecepatan melebihi batas, cuaca serta Komponen tak beres.
2. Pertanggungjawaban pidana terhadap kelalaian (culpa) pada kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan matinya korban maka kepada pelaku akan diancam dengan dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

DAFTAR PUSTAKA

Buku

1. Zainal Abidin Farid, *Hukum Pidana I*, Sinar Grafika, Jakarta, 1995.
2. Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2000.
3. Philipus. M Hadjon dan Tatiek Sri, 2005, *Argumentasi Hukum*, Yogyakarta:UGM pers

Peraturan Perundang-undangan :

1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
2. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan