

LAPORAN TUGAS AKHIR

Artikel Jurnal

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN YANG DISEBABKAN
OLEH KETIDAKSENGAJAAN PENGEMUDI**

Dalam Rangka Menyelesaikan Studi Sarjana Hukum



IBLAM
School of Law

Oleh :

Nama : Kurnia Putra

NPM : 1907350236

PROGRAM STUDI SARJANA HUKUM
SEKOLAH TINGGI ILMU HUKUM IBLAM
JAKARTA
2023

LEMBAR BIMBINGAN

PROGRAM STUDI SARJANA HUKUM SEKOLAH TINGGI ILMU HUKUM IBLAM

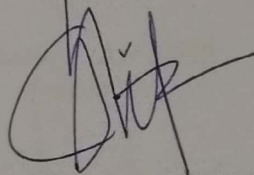
Nama : Kurnia Putra
NPM : 1907350236

Judul :

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN YANG DISEBABKAN
OLEH KETIDAKSENGAJAAN PENGEMUDI**

Secara substansi telah disetujui dan dinyatakan siap untuk diujikan/dipertahankan,

Jakarta, Maret 2023
Pembimbing



Chitto Chumbradika, SH.,M.H

LEMBAR BIMBINGAN PROGRAM STUDI SARJANA HUKUM
SEKOLAH TINGGI ILMU HUKUM IBLAM

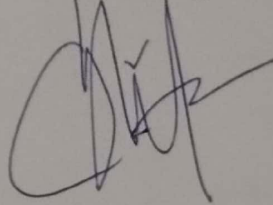
Nama : Kurnia Putra
NPM : 1907350236

Judul :

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN YANG DISEBABKAN
OLEH KETIDAKSENGAJAAN PENGEMUDI**

Secara substansi telah disetujui dan dinyatakan siap untuk diujikan/dipertahankan

Jakarta, April 2023
Pembimbing



Chitto Chumbradika, **SH.,M.H**

LEMBAR PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nama : Kurnia Putra
NPM : 1907350236

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN YANG DISEBABKAN
OLEH KETIDAKSENGAJAAN PENGEMUDI**

Telah dipertahankan di hadapan Majelis Penguji Program Sarjana Hukum
Sekolah Tinggi Ilmu Hukum IBLAM dan dinyatakan lulus dalam
sidang/ujian Tugas Akhir

Ketua Penguji

.....
Penguji I,

Penguji II,

.....
Mengetahui/menyetujui
Jakarta, Maret 2023
Wakil Ketua I STIH IBLAM

Dr. Marjan Miharja, S.H.,M.H

Ketua STIH IBLAM

Dr. Gunawan Nachrawi, S.H., M.H

LEMBAR PETANGGUNG JAWABAN TUGAS AKHIR

PROGRAM STUDI SARJANA HUKUM
SEKOLAH TINGGI ILMU HUKUM IBLAM

Bahwa isi/materi Tugas Akhir yang berjudul :

**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN YANG DISEBABKAN
OLEH KETIDAKSENGAJAAN PENGEMUDI**

Seluruhnya Merupakan Tanggung Jawab
Ilmiah dan Tanggung Jawab Moral Penulis

Jakarta, Maret 2023

Materai

Kurnia Putra

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, Karena dengan rahmat dan karunia-Nyalah sehingga penyusunan Tugas akhir ini dapat terselesaikan tepat pada waktunya. Tugas akhir ini bertujuan sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Sekolah Tinggi Ilmu Hukum (STIH) IBLAM).

Tugas akhir ini disusun untuk memenuhi sebagian persyaratan mencapai gelar Sarjana (SI) pada Program Studi Sarjana Hukum pada Sekolah Tinggi Ilmu Hukum IBLAM. Selesainya penulisan Tugas akhir ini berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak yang memberikan moril maupun materil, karena itudalam kesempatan ini penulis menghaturkan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang tua penulis yang selalu memberikan support dan tidak lupa juga kepada:

1. Ketua Yayasan LPIHM IBLAM Bapak Rahmat Dwi Putranto, S.H.,M.H
2. Ketua STIH IBLAM Bapak Dr. Gunawan Nachrawi, S.H., M.H.
3. Wakil Ketua I Bapak Dr. Marjan Miharja, S.H.,M.H
4. WakiL Ketua II Bapak Arrum Budli Leksono, ST.,S.H.,M.H
5. Bapak Chitto Chumbradika, SH.,MH .selaku Dosen Pembimbing yang telah berkenan meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberikan saran-saran yang sangat berguna bagi penyelesaian Tugas akhir ini
6. Segenap Dosen STIH IBLAM yang telah memberikan ilmunya selama menempuh kuliah
7. Kepada segenap teman yang tidak sempat penulis sebutkan satu persatu yang telah memberikan dorongan dan dukungan bagi penulis dalam menyelesaikan penulisan ini
8. Segenap Staf Administrasi dan Staf Akademik Sekolah Tinggi Ilmu Hukum IBLAM
9. Terutama kepada orangtua yang selalu mendoakan agar pelaksanaan tugas akhir berjalan dengan lancar sehingga bisa selesai tepat waktu

Akhirnya penulis berharap kiranya Tugas akhir ini bermanfaat bagi para pembaca dan menjadi salah satu sumber informasi atau inspirasi untuk melakukan kajian dan penelitian lebih lanjut mengenai berbagai hal. Tentu saja tulisan ini jauh dari kesempurnaan, karena penulis sangat mengharap adanya kritik dan saran dari para pembaca.

Jakarta, Maret 2023

Materai

Kurnia Putra

LETTER OF ACCEPTED

DAFTAR ISI

Lembar Bimbingan.....	ii
Lembar Pengesahan Tugas Akhir	iii
Kata Pengantar	iv
Leter Of Acceptance	viii
A. Pendahuluan	1
B. Metode Penelitian.....	4
C. Hasil dan Pembahasan.....	4
1. Tinjauan Umum Tentang <i>dolus</i> dan <i>culpa</i> dalam tindak pidana lalu lintas	4
2. Perlindungan Hukum bagi korban kecelakaan yang disebabkan oleh ketidaksengajaan pengemudi	8
3. Mekanisme pemberian ganti rugi korban kecelakaan lalu lintas	11
D. Penutup.....	12
E. Daftar Pustaka	13
Lampiran	15

PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KORBAN KECELAKAAN YANG DISEBABKAN OLEH KETIDAKSENGAJAAN PENGEMUDI

Kurnia Putra, Chitto Chumbradika

Agamkurnia21@gmail.com, chitto@iblam.ac.id

Sekolah Tinggi Ilmu Hukum IBLAM

ABSTRAK

Dalam hukum pidana, unsur terpenting untuk menentukan kesalahan individu yang melakukan tindak pidana adalah *dolus* yaitu adanya kesengajaan dan *culpa* yaitu adanya kelalaian. Berkaitan dengan, tindak pidana lalu lintas yang menyebabkan menderitanya korban akibat kecelakaan yang dialaminya juga ditentukan apakah adanya unsur kelalaian atau kesengajaan. Hal ini akan berdampak terhadap ancaman sanksi pidana yang diberikan kepada pelaku maupun perlindungan hukum terhadap korban. Tulisan ini akan membahas tentang perlindungan hukum bagi korban kecelakaan yang disebabkan oleh ketidak sengajaan pengemudi dengan meninjau substansi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif yang berpdoman pada aturan perundang-undangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perlindungan hukum korban kecelakaan sebagaimana termaktub dalam Pasal 231 s.d. 241 UU LLAJ adalah adanya pertolongan pertama pada kecelakaan, adanya kewajiban dan tanggung jawab pengemudi atau pihak terkait melalui ganti kerugian, serta adanya kewajiban dan tanggung jawab pemerintah melalui pemberian santunan dari asuransi kecelakaan.

Keywords: Perlindungan, Kecelakaan, Lalu Lintas

PENDAHULUAN

Hukum berfungsi sebagai alat perlindungan bagi seluruh warga negara. Hukum juga dibuat sebagai sarana pengaturan hak-hak dan kewajiban dari warga negara. Penegakan hukum yang ada pada masyarakat di zaman sekarang tidak hanya diartikan dalam arti sempit, namun lebih luas dari itu dengan mengaitkan unsur manusia dan lingkungan sosialnya. Penegakan hukum merupakan suatu keniscayaan bagi sebuah negara hukum dengan melibatkan warga negara di

dalamnya. Upaya penegakan hukum pidana juga merupakan bagian dari upaya penegakan hukum secara umum (Arief, 2008).

Jalan Raya merupakan salah satu instrumen vital bagi masyarakat yang dapat menghubungkan antar manusia dari berbagai wilayah. Jalan Raya juga sebagai penunjang perekonomian masyarakat, memudahkan akses mencari sumber mata pencaharian dari satu tempat ke tempat lain. Maka tidak heran jika mobilitas di jalan raya sangat padat (Kansil, 1995). Seiring meningkatkannya teknologi dan informasi, maka semakin meningkatkan aktivitas manusia di jalan raya, baik darat, laut, dan udara. Hal ini juga tentu berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan karena tingginya lalu lintas di jalan raya.

Aparat penegak hukum dalam hal ini Polisi yang membidangi Lalu Lintas berperan sebagai pencegah dan penindak dalam fungsi politik. Polisi menjalankan fungsi *regeling* dan fungsi *bestuur*. Fungsi *regeling* adalah fungsi kekuasaan untuk membuat peraturan-peraturan umum dalam negara serta fungsi seperti pengaturan tentang kewajiban bermotor untuk melengkapi standar kendaraannya. Adapun fungsi *bestuur* lebih pada pembinaan dan pengaturan masyarakat seperti penertiban pengendaraan melalui pengeluaran Surat Izin Mengemudi (SIM) (Soekanto, 1989). Oleh karena itu, sebenarnya Pemerintah telah berupaya mencegah terjadinya kecelakaan melalui peran Polisi dalam pengaturan lalu lintas di jalan raya.

Peristiwa kecelakaan di jalan raya merupakan kejadian akhir dari pada serangkaian peristiwa lalu lintas yang disebabkan oleh ketidaksengajaan dan dapat mengakibatkan penderitaan secara fisik dan materil. Penderitaan secara fisik dapat berupa luka ringan, luka berat, cacat, hingga kematian. Adapun penderitaan secara materil dapat diartikan sebagai kerugian yang terjadi akibat kerusakan kendaraan yang sedang kita gunakan. Meskipun didasari oleh ketidaksengajaan, namun mayoritas kejadian kecelakaan disebabkan oleh pelanggaran rambu-rambu lalu lintas, sehingga faktor ketidaksengajaan bisa berubah menjadi sebuah kelalaian. Meskipun dalam beberapa kasus, kelalaian dapat terjadi akibat ketidakpahaman seorang pengemudi di jalan raya.

Istilah kesengajaan dan kelalaian dikenal dalam hukum pidana, termasuk dalam tindak pidana yang berkaitan dengan pelanggaran lalu lintas. Unsur kesengajaan yang disebut dengan istilah *dolus* adalah salah satu unsur terpenting dalam penegakan hukum pidana. Apabila dalam suatu tindak pidana terdapat unsur kesengajaan maka unsur ini dapat menguasai dan meliputi semua unsur lain yang berada di belakangnya dan harus juga dibuktikan selain itu ada juga unsur kealpaan atau disebut dengan istilah *culpa*. Dalam unsur terpenting dari kelalaian adalah adanya kesadaran atau pengetahuan dari pelaku yang mana seharusnya pelaku dapat membayangkan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya tersebut dan mengetahui apa hukumnya yang diatur oleh Undang-Undang. Dengan kata

lain, pelaku kurang berhati-hati dalam melakukan suatu perbuatan sehingga menimbulkan suatu peristiwa yang merugikan orang lain (Sambas, 2022).

Lahirnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan sebuah kemajuan di bidang hukum karena mengatur substansi perlindungan hukum bagi korban tindak pidana kecelakaan lalu lintas sesuai perkembangan zaman. Selain itu dalam KUHP juga diatur tentang permasalahan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain sebagaimana termaktub dalam Pasal 359 yang mengancam bagi siapapun karena kealpaannya menyebabkan orang lain mati dengan pidana maksimal 5 (lima tahun), serta berkaitan penggantian kerugian yang dialami korban atau keluarga korban dalam Pasal 98 KUHP.

Telah banyak kejadian kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korbannya meninggal dunia, diantaranya yang pernah dialami oleh Rasyid Amrullah Rajasa yang merupakan anak dari Mantan Menteri Perekonomian Hatta Rajasa. Pelaku mengalami kecelakaan hebat dengan mengendarai mobil di Tol Jagorawi dan menabrak mobil lain yang menyebabkan dua penumpang tewas di tempat dan tiga lainnya luka-luka. Pelaku divonis 5 (lima) bulan penjara dengan masa percobaan (6) enam bulan dan denda 12 juta rupiah oleh Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Majelis Hakim menerapkan pasal 14a KUHP tentang Pidana Bersyarat. Dijelaskannya, dalam perkara ini, ada prinsip teori hukum *restoratif justice* dalam putusan hakim sehingga setimpal dengan perbuatan pelaku. Teori ini menyebutkan adanya unsur pertanggungjawaban terdakwa dan keluarga kepada korban (VoA, 2013).

Kejadian kecelakaan lain yang juga menewaskan korban dan berkaitan dengan *restoratif justice* adalah kasus kecelakaan yang menimpa Abdul Qodir Jaelani dengan menewaskan 7 orang di tempat yang sama yaitu Tol Jagorawi. Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur memberikan vonis bersalah namun bebas bersyarat dengan pertimbangan masih anak-anak dan dari keluarga yang tidak harmonis (JPNN, 2014). Adapun kasus terakhir yang sempat viral adalah peristiwa maut yang menimpa mahasiswa UI yang tertabrak oleh Pensiunan Polisi hingga meninggal dunia. yang membuat heboh adalah pihak Kepolisian sempat menetapkan korban menjadi tersangka akibat kelalaiannya dalam berkendara meskipun pada akhirnya status tersangka dicabut lagi oleh pihak Kepolisian (CNN, 2023).

Yang menarik untuk diteliti adalah bagaimana sebenarnya perlindungan hukum bagi korban kecelakaan yang disebabkan oleh ketidaksengajaan pengemudi. Hal ini perlu ditelaah secara yuridis, sosiologis, dan filosofis, sebab mayoritas kasus seperti ini dianggap belum memenuhi rasa keadilan yang seharusnya mengedepankan kepentingan korban atau keluarganya di masa depan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum normatif, yaitu suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi (Marzuki, 2010). Adapun pendekatan yang digunakan adalah pendekatan yuridis sosiologis, yaitu pendekatan yang berpedoman pada aturan perundang-undangan, literatur hukum, serta buku-buku referensi yang terkait dengan permasalahan aktual yang akan dibahas dalam penelitian ini (Suliantoro, 2020), dalam hal ini yang berkaitan dengan perlindungan hukum bagi korban kecelakaan yang disebabkan oleh ketidaksengajaan pengemudi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tinjauan Umum Tentang *Dolus* dan *Culpa* dalam Tindak Pidana Lalu Lintas

Dalam hukum pidana, ada dua unsur yang masuk dalam pembahasan mengenai asas kesalahan sebagai salah satu prinsip fundamental dalam penegakan hukum karena pada prinsipnya seseorang tidak dapat dipidana tanpa adanya kesalahan dalam dirinya. Asas ini dikenal juga dengan istilah *geen straf zonder schuld* atau *nulla poena sine culpa*. Dua unsur tersebut adalah *dolus* (kesengajaan) dan *culpa* (kelalaian).

Dolus atau disebut juga dengan istilah *opzet* adalah suatu kehendak yang diarahkan pada terwujudnya perbuatan seperti yang dirumuskan dalam peraturan perundang-undangan atau kehendak untuk berbuat dengan mengetahui unsur-unsur yang diperlukan menurut rumusan perundang-undangan (Moeljatno, 2009). Dengan kata lain, *dolus/opzet* dimaknai sebagai unsur “dengan sengaja atau kesengajaan”. Mengenai unsur ini dalam KUHP adaah “*willens en witten*” yaitu seseorang yang melakukan suatu perbuatan dengan sengaja harus menghendaki (*willen*) perbuatan it serta harus menginsyafi atau mengerti (*weten*) akan akibat dari perbuatan tersebut. (Kartanegara, 1998)

J.E. Jonkers menyatakan bahwa unsur “dengan sengaja” juga didefinisikan sebagai “*de (bewuste) richting van will op een bepaald misdrijf*”, yaitu kehendak yang disadari dan ditunjukkan untuk melakukan suatu kejahatan tertentu. Meskipun uraian ini dibantah oleh van Hattun yang mengatakan bahwa *willen* tidak sama dengan *weten*, sebab seseorang yang *willen* melakukan sesuatu belum tentu menghendaki juga akibat yang pada akhirnya sungguh terjadi. Namun pada praktiknya, Hakim sering sekali mempersamakan antara “dikehendaki” dan “diketahui”, yaitu jika perbuatan tersebut disengaja dapat disimpulkan bahwa orang tersebut juga pasti mengetahui bahwa perbuatan yang dilakukanny adalah suatu pelanggaran hukum. (Jonkers, 1946)

Mr. T.J. Noyon mengatakan bahwa *willens en wettens* tidak berarti bahwa pelaku menghendaki dan mengetahui bahwa yang diinginkannya benar-benar

terwujud. Adapun Van Bemmelen menjelaskan bahwa orang tidak boleh terpaku pada definisi *willen* dan *wettens* karena dalam pemeriksaan persidangan, pelaku tidak mungkin mengingat betul-betul kejadian pada saat ia melakukan tindak pidana. Bisa saja ada faktor lain yang menyebabkan ia tidak dapat mengingat kejadian dengan sempurna, sehingga dibutuhkan sebuah konstruksi hukum sebagai keterangan yang paling tinggi nilainya (Farid, 2018).

Berkaitan dengan hal itu, ada dua teori yang dapat dijadikan referensi bagi para penegak hukum untuk menentukan apakah hubungan antara *willens* dan *wettens*, yaitu Teori Kehendak dari von Hippel dan Teori Pengetahuan dari Frank yang termaktub dalam buku Hazewinkel Suriga. Teori Kehendak adalah “suatu kesengajaan yang telah dikehendaki sebagaimana dibayangkan sebagai tujuan”, sedangkan Teori Pengetahuan adalah “kesengajaan dilihat dari akibat yang telah diketahui dan kelakuan mengikuti pengetahuan tersebut”. Muljatno berpendapat bahwa kedua teori ini tidak ada perbedaan prinsip terkait unsur kesengajaan dalam tindak pidana. Namun Muljatno lebih menerima teori pengetahuan daripada teori kehendak karena di dalam kehendak untuk melakukan sesuatu pasti sudah ada pengetahuan tentang hal tersebut, bukan sebaliknya bahwa seseorang yang mengetahui belum tentu menghendaki perbuatan tersebut (Rommelink, 2003).

Adapun unsur yang kedua adalah *culpa* atau kelalaian. Kelalaian dapat timbul akibat kealpaan seseorang, berbuat sembrono, teledor, atau berbuat kurang hati-hati, atau kurang perhitungan. Eddy O.S. Hiariej (2016) menjelaskan perbedaan antara kesengajaan dengan kelalaian adalah bahwa ancaman pidana pada tindak pidana dengan unsur kesengajaan lebih berat dibandingkan dengan unsur kelalaian. Bentuk kesalahan karena unsur kelalaian lebih ringan daripada unsur kesengajaan. Kelalaian memiliki mekanisme pidana terbaik, meskipun dapat membuat seseorang dapat dituntut pertanggungjawaban pidananya akibat dari kelalaiannya. Maka dari itu, penegak hukum harus benar-benar membuktikan unsur mana yang lebih tepat dalam penegakan hukumnya

Memorie Van Toelchting menjelaskan bahwa *culpa* merupakan pengecualian daripada *dolus* sebagai tindakan umum yang juga dapat membuat keadaan menjadi berbahaya dan mengancam kemanan yang dapat menimbulkan kerugian bagi korbannya serta tidak dapat diperbaiki seperti sedia kala, sehingga undang-undang juga mengatur tentang hukumannya (Rommelink, 2003).

Dapat disimpulkan bahwa kelalaian adalah suatu struktur hukum yang sangat kompleks. Kelalaian meliputi semua makna kesalahan dalam arti luas yang bukan karena kesengajaan. Sedangkan kesengajaan adalah adanya kehendak dan persetujuan yang disadari yang tidak ada dalam unsur kelalaian seseorang. Oleh karena itu dapat dipahami bahwa kelalaian tetaplah dikategorikan sebagai suatu kesalahan yang dilakukan oleh seseorang meskipun bukan dalam makna

kesengajaan. Meskipun begitu, unsur kesengajaan dan kelalaian adalah bagian dari asas kesalahan dalam hukum pidana yang menunjukkan hubungan batin antara niat dan perbuatan pelaku. Oleh karena itu, pelaku yang dapat dipidana apapun unsurnya, sebab dipidanya seseorang bukan hanya karena perbuatannya saja yang dianggap melawan hukum, melainkan juga karena akibatnya yang dapat merugikan orang lain.

Berkaitan dengan *dolus* dan *culpa*, tindak pidana lalu lintas merupakan suatu perbuatan pelanggaran hukum yang diatur dalam perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. Pelanggaran tersebut dilakukan oleh seseorang yang berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas (Lubis, 2018). KUHP tidak secara khusus mengatur tindak pidana ini, melainkan diatur lebih khusus dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Definisi kecelakaan lalu lintas berdasarkan Pasal 1 angka 24 UU LLAJ adalah "suatu peristiwa di alan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda". Yang perlu dipahami adalah bahwa di dalam kecelakaan lalu lintas itu melibatkan beberapa faktor di jalan raya diantaranya kendaraan bermotor, pengemudi, dan pejalan kaki. Definisi pengemudi berdasarkan Pasal 1 angka 23 adalah "orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi". Adapun definisi kendaraan bermotor menurut Pasal 1 angka 8 adalah "setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel". Sedangkan definisi pejalan kaki adalah "setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan".

Soerjono Soekamto berpendapat bahwa kecelakaan lalu lintas dimungkinkan terjadi dengan melibatkan kendaraan bermotor di jalan raya, manusia, benda dan bahaya yang mungkin dapat mengakibatkan luka dan kematian bagi manusia dan kerusakan barang. Namun yang perlu digarisbawahi adalah kecelakaan merupakan peristiwa yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan atau pengguna jalan yang dapat menimbulkan penderitaan korban dan/atau kerugian harta benda, kapanpun dan dimanapun, tanpa bisa diprediksi (Soekamto, 1984).

Adapun tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan yang berkaitan dengan kecelakaan yang menimbulkan korban diatur dalam Pasal 310 dan Pasal 311 UU LLAJ.

Pasal 310:

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah);

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

Pasal 311:

- 1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah);
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah);
- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara

paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah);

- 4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah);
- 5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)."

Dapat dipahami bahwa unsur-unsur tindak pidana dalam Pasal 310 adalah kelalaian dengan ancaman pidana penjara maksimal 6 tahun dan/atau denda maksimal 12 juta rupiah. Sedangkan unsur-unsur tindak pidana dalam Pasal 311 adalah kesengajaan adalah paling lama 12 tahun atau denda maksimal 24 juta rupiah. Dengan demikian dapat tergambar bahwa tindak pidana dengan unsur kelalaian (*culpa*) lebih ringan hukumannya dibandingkan tindak pidana dengan unsur kesengajaan (*dolus*). Namun keduanya tetap digolongkan sebagai sebuah kejahatan sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 316.

Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Yang Disebabkan Oleh Ketidaksengajaan Pengemudi

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian (Pasal 310 UU LLAJ) maupun karena kesengajaan (Pasal 311 UU LLAJ) yang menyebabkan penderitaan pada korban, baik yang luka, cacat, ataupun meninggal dunia, maka sudah pasti pelaku diancam dengan perbuatan pidana sebagaimana bunyi UU tersebut. Namun yang masih menjadi pertanyaan adalah bagaimana dengan nasib korban atau keluarga korban yang ditinggalkan.

Perlindungan hukum bagi korban dalam hukum pidana merupakan kajian yang dapat dipelajari pada viktimologi, yaitu ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang masalah pengorbanan kriminal sebagai suatu masalah manusia yang merupakan suatu kenyataan sosial (Gosita, 1987). Perlindungan hukum dapat diartikan sebagai pemberian hak-hak terhadap subjek hukum yang didasarkan atas peraturan perundang-undangan. Dalam

kaitannya terhadap perlindungan hukum bagi korban kecelakaan, maka viktimologi berperan penting dalam penyelesaian masalahnya. Hal ini dikarenakan perlindungan hukum sangat penting untuk dihadirkan ketika seseorang mengalami suatu masalah yang berimbas pada penderitaan fisik seperti luka, cacat, bahkan hingga meninggal.

Dalam pendekatan viktimologi, ada 3 (tiga) perkembangan yang mengkaji permasalahan korban dengan segala aspek, yaitu 1) viktimologi mempelajari korban kejahatan, 2) viktimologi mengkaji korban perdagangan manusia, 3) mengkaji permasalahan-permasalahan korban karena penyalahgunaan kekuasaan serta wewenang dan hak asasi manusia (Ediwarman, 2003). Menurut Groenhvijen, hukum pidana ditujukan untuk melindungi orang dan oleh sebab itu keadilan substantif dalam penegakan hukum pidana semestinya ditujukan kepada orang yang melanggar haknya, sedangkan pelaku kejahatan harus diperlakukan secara adil (Dermawan, 2020).

Ketentuan mengenai perlindungan hukum korban kecelakaan diatur lebih khusus dalam Pasal 231 s.d. 241 UU LLAJ.

1. Pertolongan Pertama pada Kecelakaan

Pada Pasal 231 ayat (1) dijelaskan bahwa pengemudi yang terlibat kecelakaan wajib memberikan pertolongan pada korban. Bahkan orang lain yang tidak terlibat dalam kecelakaan namun melihat adanya insiden kecelakaan maka diwajibkan juga untuk menolong korban. Hal ini menandakan bahwa negara sudah cukup memberikan pertolongan pertama terhadap korban dengan melibatkan pihak-pihak yang berada di lokasi kejadian.

2. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengemudi atau Pihak Terkait

UU LLAJ juga mengatur tentang kewajiban dan tanggung jawab pihak-pihak yang berkaitan atau menyebabkan kecelakaan. Dalam Pasal 234 ayat (1) dan (2) dijelaskan bahwa pengemudi, pemilik kendaraan, dan/atau perusahaan anupaygkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi, dan juga kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan yang disebabkan karena kelalaian tersebut. Sedangkan pada ayat (3) diatur mengenai pengecualian tanggung jawab jika disebabkan oleh keadaan yang memaksa dan diluar kendali ataupun karena ulah korban sendiri.

Dalam Pasal 235 dijelaskan bahwa jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan tersebut, maka pihak terkait yang bertanggung jawab sebagaimana diatur dalam Pasal 234, wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Adapun mengenai besaran kerugian ditentukan berdasarkan putusan pengadilan, dan dapat dilakukan mediasi melalui jalur non litigasi jika kedua belah pihak sepakat menyelesaikan permasalahan tersebut secara kekeluargaan sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 236.

Selain itu, untuk mengantisipasi jika pihak yang bertanggung jawab terhadap korban kecelakaan adalah Perusahaan Angkutan Umum, UU LLAJ mewajibkan perusahaan tersebut untuk mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawab atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan sebagaimana amanat dalam Pasal 237. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa negara hadir mencegah adanya penderitaan yang mendalam bagi korban melalui substansi penting dalam Pasal ini terkait asuransi kecelakaan.

3. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pemerintah

Dalam Pasal 238 UU LLAJ juga Pemerintah memiliki kewajiban menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas yang baik agar tidak terjadi kecelakaan secara masif. Bahwa dalam ayat (2) disebutkan bahwa Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk penanganan kecelakaan lalu lintas. Dapat dipahami juga bahwa selain pihak pengemudi, pemerintah juga bertanggung jawab memberikan perlindungan terhadap korban kecelakaan melalui pengembangan program asuransi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan melalui hadirnya PT. Jasa Raharja. Ada berbagai jenis santunan yang diberikan oleh PT. Jasa Raharja kepada korban dengan berbagai kondisi mulai dari penggantian biaya ambulance maksimal Rp500.000,00 sampai dengan santunan meninggal dunia sebesar Rp50.000.000,00 berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Nomor KEP.15/PMK.010/2017 Tanggal 13 Februari 2017 (Raharja, 2014).

4. Penegasan Kembali Hak Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Selain tanggung jawab yang dibebankan oleh negara kepada pelaku terhadap korban kecelakaan, dalam Pasal 240 UU LLAJ juga kembali ditegaskan apa saja hak-hak korban yang dilindungi oleh UU LLAJ sebagaimana yang telah dijelaskan pada Pasal 231 s.d. Pasal 239, yaitu:

- a) pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas

- terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah;
- b) ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan
 - c) santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi.

Dalam Pasal 241 juga dijelaskan bahwa "Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamakan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan".

Mekanisme Pemberian Ganti Rugi Korban Kecelakaan Lalu Lintas

Pemberian ganti rugi adalah salah satu hak korban atau keluarga korban atas kecelakaan lalu lintas yang menimpanya. Kewajiban ganti rugi oleh pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran hukum baik yang disengaja maupun karena kelalaian diatur juga dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa "orang yang secara bersalah melakukan perbuatan melanggar hukum sehingga merugikan orang lain, maka ia wajib mengganti kerugian itu berdasarkan kesepakatan kedua belah pihak melalui jalur damai. Namun apabila pihak korban merasa bahwa ganti rugi yang diberikan oleh pihak yang merugikan belum mencukupi, maka penyelesaiannya dapat diajukan ke Pengadilan Negeri dengan mengajukan permohonan tanggung renteng dengan melibatkan semua pihak yang bertanggung jawab, seperti pengemudi, pemilik kendaraan, atau perusahaan yang menaungi pengemudi jika dalam kondisi dinas bekerja.

Adapun prosedur penuntutan ganti rugi dari korban yang mengalami luka/cacat, atau dari ahli waris jika korbannya meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas melalui tanggung jawab negara, maka korbannya mengajukan tuntutan ganti rugi tersebut kepada PT. Jasa Raharja sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum.

Untuk memperoleh jaminan pertanggungjawaban kecelakaan lalu lintas, diperlukan bukti-bukti yang harus dilampirkan:

- 1) Laporan Polisi berikut denah Tempat Kejadian Perkara (TKP) atau laporan pihak yang berwenang;
- 2) Kwitansi biaya perawatan dan pengobatan yang asli dan sah;

- 3) Kartu Tanda Penduduk atau identitas lain yang berlaku;
- 4) Akte Kelahiran;
- 5) Surat Nikah (jika ada)
- 6) Kartu Keluarga;
- 7) Keterangan cacat/cidera dari dokter.

Adapun mekanisme pemberian ganti rugi korban menurut Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965, dalam Pasal 18 ayat (1) dijelaskan bahwa hak atas pembayaran dana santunan akan gugur karena hal-hal sebagai berikut:

- 1) Jika tuntutan pembayaran dana tidak diajukan dalam waktu enam bulan sesudah terjadinya kecelakaan lalu lintas;
- 2) Jika tidak diajukan gugatan ke Pengadilan dalam waktu enam bulan setelah permohonan ditolak secara tertulis oleh Perusahaan;
- 3) Jika dana yang direalisasikan oleh Perusahaan tidak diambil dalam jangka waktu tiga bulan.

Dari ketentuan tersebut di atas dapat dipahami bahwa mekanisme pemberian ganti rugi bersifat aktif bagi korban atau keluarga korban. Jika korban tidak mengurus prosesnya sebagaimana ketentuan berdasarkan PP tersebut, maka gugurlah kewajiban negara terhadap hak korban.

PENUTUP

Berdasarkan uraian di atas, penulis menarik kesimpulan bahwa perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh ketidaksengajaan pengemudi telah dijamin oleh UU LLAJ dengan hak-haknya antara lain adanya amanat UU bagi pengemudi untuk melakukan pertolongan pertama pada kecelakaan, adanya kewajiban kewajiban dan tanggung jawab pengemudi atau pihak terkait atas kerugian yang diderita oleh korban, serta adanya kewajiban dan tanggung jawab pemerintah dengan menyediakan alokasi dana untuk penanganan kecelakaan lalu lintas serta santunan asuransi kecelakaan dari PT. Jasa Raharja selaku perusahaan asuransi milik negara.

Adapun mengenai mekanisme pemberian ganti rugi korban kecelakaan lalu lintas adalah harus adanya pengajuan tuntutan ganti rugi dari korban kepada PT. Jasa Raharja sesuai dengan prosedur yang ditetapkan oleh Undang-Undang. Hak atas pembayaran dana santunan akan gugur jika tuntutan pembayaran dana tidak diajukan dalam waktu enam bulan sesudah terjadinya kecelakaan lalu lintas, tidak

diajukan gugatan ke Pengadilan dalam waktu enam bulan setelah permohonan ditolak secara tertulis oleh Perusahaan, serta dana yang direalisasikan oleh Perusahaan tidak diambil dalam jangka waktu tiga bulan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arief, B. N. (2008). *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana (Perkembangan Konsep KUHP Baru)*. Jakarta: Kencana.
- CNN. (2023). Polisi Cabut Status Tersangka Hasya Mahasiswa UI yang Tewas Kecelakaan. Retrieved February 19, 2023, from [cnnindonesia.com website: https://www.cnnindonesia.com/nasional/20230206173529-12-909595/polisi-cabut-status-tersangka-hasya-mahasiswa-ui-yang-tewas-kecelakaan](https://www.cnnindonesia.com/nasional/20230206173529-12-909595/polisi-cabut-status-tersangka-hasya-mahasiswa-ui-yang-tewas-kecelakaan)
- Dermawan, A. (2020). Urgensi Perlindungan Hukum Bagi Korban Kecelakaan Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Doktrina: Journal of Law*, 3(1).
- Ediwarman. (2003). *Perlindungan Hukum Bagi Korban Kasus-Kasus Pertanahan*. Medan: Pustaka Pers.
- Farid, Z. A. (2018). *Hukum Pidana I*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Gosita, A. (1987). *Victimologi dan KUHAP yang Mengatur Ganti Kerugian Pihak Korban*. Jakarta: Akademika Presindo.
- Hariej, E. O. S. (2016). *Prinsip-Prinsip Hukum Pidana, Edisi Revisi*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Jonkers, J. E. (1946). *Handboek Van Het Nederlansch-Indische Strafrecht*. Leiden: E.J. Brill.
- JPNP. (2014). Dul Divonis Bersalah tapi tak Dipenjara. Retrieved February 19, 2023, from [jpnn.com website: https://m.jpnn.com/news/dul-divonis-bersalah-tapi-tak-dipenjara](https://m.jpnn.com/news/dul-divonis-bersalah-tapi-tak-dipenjara)
- Kansil, C. S. T. (1995). *Displin Berlalu Lintas di Jalan Raya*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Kartanegara, S. (1998). *Hukum Pidana Bagian Satu*. Jakarta: Balai Lektur Mahasiswa.
- Lubis, M. R. (2018). Pertanggungjawaban Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia Akibat Kelalaian. *Jurnal Hukum KAJIDAH*, 17(2).
- Marzuki, P. M. (2010). *Penelitian Hukum (Cet. Ke-6)*. Jakarta: Kencana.
- Moeljatno. (2009). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Raharja, J. (2014). Lingkup Jaminan. Retrieved February 20, 2023, from [jasaraharja.co.id website: https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/lingkup](https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/lingkup)

jaminan

- Rommelink, J. (2003). *Hukum Pidana (Komentar Atas Pasal-pasal Terpenting Dari Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana Indonesia)*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Sambas, M. A. P. N. (2022). Analisis Kritis Pertanggungjawaban Pidana Anak Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Jiwa. *Bandung Conference Series: Law Studies*, 2(1).
- Soekanto, S. (1984). *Inventarisasi dan Analisa terhadap Perundang-Undangan Lalu Lintas*. Jakarta: CV. Rajawali.
- Soekanto, S. (1989). *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Suliantoro, I. R. A. (2020). Order Fiktif terhadap Driver Gojek dan Upaya Perlindungannya. *Jurnal Ilmiah Dinamika Hukum*, 21(1).
- VoA. (2013). Putra Menko Hatta Rajasa Dapat Vonis 5 Bulan Penjara. Retrieved February 19, 2023, from vioindonesia.com website: <https://www.voaindonesia.com/a/putra-menko-hatta-rajasa-divonis-lima-bulan-penjara/1628028.html>