

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1.1 Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Lalu Lintas

1.1.1 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan Lalu Lintas di jalan raya tidak terjadi kebetulan, melainkan ada sebabnya. Sebab yang harus dikaji dan diupayakan ditemukan penyebabnya, agar tindakan korektif kepada penyebab itu dapat dilakukan dengan upaya preventif lebih lanjut kecelakaan dapat dicegah. Kecelakaan merupakan tindakan tidak direncanakan atau di inginkan dan tidak terkendali, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera.¹ Kecelakaan lalu lintas adalah kecelakaan kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia ataupun binatang.²

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah yang perlu mendapatkan perhatian lebih besar, khususnya pada jalan-jalan tol yang sebenarnya telah dirancang sebagai jalan bebas hambatan dan dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas untuk kenyamanan, kelancaran dan keamanan bagi lalu lintas.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya adalah suatu peristiwa di jalan raya yang tidak diduga dan tidak disengaja yang

¹ [Http://www.kajianpustaka.com/2017/12/pengertian-jenis-penyebab-pencegahan-kecelakaan-kerja.htm](http://www.kajianpustaka.com/2017/12/pengertian-jenis-penyebab-pencegahan-kecelakaan-kerja.htm). diakses tanggal 04 Januari 2023.

² WHO. 2004. World Heealth Day Road Safety is no accident. <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2004/pr24/en/>. diakses tanggal 05 Januari 2023.

melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.³ Kecelakaan lalu lintas di jalan raya adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya(korban).⁴

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, 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”.⁵

Dari beberapa defenisi kecelakaan lalu lintas di jalan raya dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya(korban).

1.1.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalu Lintas

A. Penggolongan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan Lalu Lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu :⁶

³ Rona Publishing, *Undang-Undang Nomor.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Surabaya, 2013, Surabaya. Halaman. 19.

⁴ <https://www.kajianpustaka.com/2020/05/kecelakaan-lalu-lintas.html>. diakses 06 Januari 2023.

⁵ CV. NUANSA AULIA, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)*, Bandung, 2009, Halaman. 130.

⁶ Ibid. Halaman. 163.

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia dan luka berat.

a. Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Karakteristik kecelakaan lalu lintas menurut Dephub RI (2006), dapat dibagi menjadi beberapa jenis yaitu:

- a. Jenis kecelakaan menurut jenis tabrakan:
 1. *Angle (Ra)*, tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan.
 2. *Rear-End (Re)*, kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah.
 3. *Sideswipe (Ss)*, kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada yang berlawanan.
 4. *Head-On (Ho)*, tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswipe).
 5. *Backing*, tabrakan secara mundur.
- b. Jenis kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat
 1. Kecelakaan Tunggal, yaitu kecelakaan yang melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain,

contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.

2. Kecelakaan Ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalankaki yang mengalami kecelakaan diwaktu dan tempat bersamaan.

b. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi 3 (tiga), yaitu:⁷

- 1) Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- 2) Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pilih untuk selama-lamanya.
- 3) Luka ringan adalah korban kecelakaan yang mengalami luka luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

c. Peraturan dan Perundang-undangan Lalu Lintas

⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Halaman. 48

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan utama yang mengatur aspek-aspek mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari Undang-undang sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan Undang-undang yang bery. Setelah Undang-undang mengenai lalu lintas dan angkutan jalan yang lama diterbitkan kemudian diterbitkan 4 (empat) Peraturan Pemerintah (PP), yaitu: Peraturan Pemerintah Nomor, 41/1993 tentang Transportasi Jalan Raya, Peraturan Pemerintah Nomor 42/1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor, Peraturan Pemerintah Nomor. 43/1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, Peraturan Pemerintah Nomor. 44/1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Pedoman teknis untuk mendukung penerapan Peraturan Pemerintah (PP) diatas yang diterbitkan dalam bentuk Keputusan Menteri (KepMen). Beberapa contohnya KepMen tersebut, yaitu: KepMen Nomor. 60/1993 tentang Marka Jalan, KepMen Nomor. 61/1993 tentang Rambu-rambu Jalan, KepMen Nomor. 62/1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, KepMen Nomor. 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Kemenhub RI,2011).

d. Kendaraan

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Pasal 47 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan tentang jenis dan fungsi kendaraan, bahwa;⁸

- 1) Kendaraan terdiri atas:
 - a. Kendaraan bermotor, dan
 - b. Kendaraan tidak bermotor
- 2) Kendaraan bermotor sebagaimana disebut pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis;
 - a. Sepeda motor;
 - b. Mobil penumpang;
 - c. Mobil bus;
 - d. Mobil barang; dan
 - e. Kendaraan khusus
- 3) Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
 - a. Kendaraan bermotor perseorangan; dan
 - b. Kendaraan bermotor umum.
- 4) Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam;
 - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan

⁸ Ibid, Halaman. 45.

b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.

Setiap pengendara bermotor maupun tidak bermotor harus mematuhi hukum dan aturan-aturan yaitu yang tercantum pada Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, aturan-aturan yang diatur dalam Undang-Undang tersebut menyangkut dengan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Pasal 48 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan tentang kendaraan Bermotor, bahwa:

- 1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di Jalan harus mematuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- 2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Susunan;
 - b. Perlengkapan;
 - c. Ukuran;
 - d. Karoseri;
 - e. Rancangan teknis kendaraan bermotor; dan/atau
 - f. Penempelan kendaraan bermotor;
- 3) Persyaratan laik jalan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. Emisi gas buang;
 - b. Kebisingan suara;
 - c. Efisiensi system rem suara;
 - d. Efisiensi system rem parkir;

- e. Suara klakson;
 - f. Daya pancar dan arah sinar lampu utama;
 - g. Radius putar;
 - h. Akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - i. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
 - j. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan;
- 4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 122 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan tentang kendaraan tidak bermotor, bahwa:

- 1) Pengendara kendaraan tidak bermotor dilarang:
 - a. Dengan sengaja membiarkan kendaraanya ditarik oleh kendaraan bermotor dengan kecepatan yang dapat membahayakan keselamatan;
 - b. Mengangkut atau menarik benda yang dapat merintang atau membahayakan pengguna jalan lain; dan/atau
 - c. Menggunakan jalur jalan kendaraan bermotor jika telah disediakan jalur jalan khusus bagi kendaraan tidak bermotor.
- 2) Persepeda dilarang membawa penumpang, kecuali jika sepeda tersebut telah dilengkapi dengan tempat penumpang.
- 3) Pengendara gerobak atau kereta dorong yang berjalan beriringan harus memberikan ruang yang cukup bagi kendaran lain untuk mendahuluinya.

1.1.3 Faktor Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas

Lalu lintas ditimbulkan oleh adanya pergerakan dari alat-alat angkutan karena adanya kebutuhan perpindahan manusia dan/atau barang. Faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan identic dengan unsur-unsur pembentuk lalu lintas yaitu pemakai jalan, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Kecelakaan dapat timbul jika salah satu unsur tersebut tidak berperan sebagaimana mestinya.

Berkendara dengan aman sangatlah penting bagi kita semua pengguna jalan, terutama bagi kendaran bermotor karena memiliki kerentanan yang lebih besar dari pada pengendara kendaraan lainnya. Karena berkendara kendaraan bermotor adalah pekerjaan yang kompleks yang memerlukan pengetahuan dan teknis tertentu, selain itu pengendara bermotor juga terpapar langsung dengan lingkungannya. Mengendarain kendaraan bermotor membutuhkan keterampilan yang memerlukan latihan selama berbulan-bulan ataupun sampai bertahun-tahun dan praktek dengan menggunakan teknik berkendara yang tepat.

Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai faktor dimana pelanggarannya yang pengguna jalan tidak hati-hati, faktor nya yaitu pada faktor kendaraan dan faktor lingkungan, serta bisa kita jelaskan faktor yang buruk pada pengemudi atau pejalan kaki, jalan, kendaraan, pengemudi ataupun pejalan kaki, cuaca buruk ataupun pandangan yang buruk.

Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan dalam empat unsur, yaitu: manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Sedangkan dasar teori kecelakaan lalu lintas ada pada model Matriks Haddon yang merupakan

suatu model konseptual yang mengaplikasikan prinsip-prinsip kesehatan masyarakat untuk masalah kecelakaan lalu lintas.⁹

Secara umum, faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yakni:

- 1) Faktor manusia;
- 2) Faktor kendaraan, dan
- 3) Faktor lingkungan fisik.

Selanjutnya, akan dibahas mengenai faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor meliputi faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan fisik.

A. Faktor Manusia

Manusia sebagai pengendara yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan dan mengarahkan kendaraan kesuatu tempat tertentu. Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima pengaruh rangsangan dari keadaan sekelilingnya.¹⁰

Manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi manusia dalam berkendara di jalan raya. Faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan.

⁹ C.S.T, Kansil, Warpani dkk, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya*, PT Rineka cipta, Jakarta. Halaman. 56.

¹⁰ Hobbs, FD, 1995, *Perencanaan dan teknik lalu lintas*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta. Halaman. 55.

Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan dan system syaraf.

Prilaku manusia dipengaruhi oleh intraksi antara faktor lingkungan, kendaraan, dan manusia itu sendiri. Lalu kombinasi dari faktor fisiologis dan faktor psikologis menimbulkan reaksi dan aksi, yaitu timbulnya respon berkendara dari pengendara terhadap rangsangan dari lingkungan berkendara.

B. Faktor Kendaraan

Kendaraan merupakan sarana angkutan yang digunakan sebagai perantara untuk mencapai tujuan dengan cepat, selamat dan hemat, serta menunjang nilai aman dan nyaman. Dalam kaitannya dengan keselamatan umum, kendaraan yang digunakan di jalan raya seharusnya sudah mendapatkan sertifikasi layak jalan yang dikeluarkan oleh Dinas/ Kantor Perhubungan setempat sebelum dioperasikan. Tingkat resiko terjadinya bahaya kecelakaan akibat ketidaklayakan kendaraan cukup tinggi, sehingga diperlukan ketegasan dari aparat penegak hukum untuk menindak pelanggaran akan hal tersebut.

Faktor kendaraan dalam hal ini yaitu kendaraan bermotor merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Memilih kendaraan bermotor yang cocok atau sesuai dengan kebutuhan adalah keputusan penting yang harus dipilih oleh seorang pengendara salah satu contohnya adalah sepeda motor. Pengendara sepeda motor harus mempertimbangkan ukuran tubuh ketika memilih sepeda motor. Beberapa sepeda motor berukuran besar dan sangat berat, hal ini dapat mempengaruhi kemampuan untuk menyeimbangkan dan mengendalikan sepeda motor tersebut. Pada prinsipnya yang perlu diperhatikan

adalah bahwa kaki pengendara mampu berpijak ketanah dengan baikketika memilih sepeda motor.

Kondisi internal dari kendaraan bermotor itu sendiri juga merupakan hal yang wajib menjadi perhatian karena berperan penting untuk keselamatan bagi pengendara baik kendaraan roda empat maupun roda dua. Kondisi internal tersebut yaitu perawatan terhadap rem, ban, kaca spion, lampu utama, lampu sein, dan lain sebagainya. Faktor-faktor kendaraan yang beresiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara roda empat maupun kendaraan roda dua, adalah:

a. Rem Blong

Rem merupakan komponen penting dari kendaraan bermotor yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan kendaraan bermotor. Sepeda motor memiliki dua rem, yaitu rem depan dan rem belakang. Rem depan lebih efektif dibandingkan rem belakang bahkan pada jalan dengan permukaan yang licin. Satu-satunya saat dimana rem depan tidak boleh digunakan adalah saat jalan ditutupin es, teknik pengereman yang baik adalah menggunakan kedua rem untuk memberhentikan atau mengurangikecepatan sepeda motor, lalu menurunkan transmisi sepeda motor. Jarak terlalu dekat juga mempengaruhi pengereman, jika pengendara kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan yang didepan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti akanberkurang dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas yang

diakibatkan oleh kerusakan re (rem blong) sering terjadi karena kurangnya pengawasan dan perawatan pada rem sepeda motor.

b. Ban

Hal-hal yang harus diperhatikan pada ban yaitu tekanan ban dan kerusakan ban. Kendala pada ban meliputi ban kempes dan ban pecah, ban kempes adalah kondisi dimana tekanan ban kurang ataupun berkurang walaupun sudah dipompa, hal ini disebabkan oleh rusaknya pentil ban ataupun longgar. Sedangkan ban pecah adalah kerusakan ban secara tiba-tiba yang dapat disebabkan oleh ban yang terkena tusuk paku, batu tajam, atau benda lainnya yang dapat melubangi ban. Tekanan ban harus diperhatikan karena tekanan ban yang kurang dapat menyebabkan ketidakseimbangan ban dan menimbulkan ancaman ketika berkendara terutama dalam kecepatan tinggi. Adapun hal-hal lain yang harus diperhatikan dalam memilih dan menggunakan ban adalah ukuran ban, tipe ban, dan daya cengkeram ban pada jalan.

c. Selip

Selip adalah lepasnya kontak roda kendaraan dengan permukaan jalan atau saat melakukan pengereman roda kendaraan memblokir sehingga pengemudi tidak bisa mengendalikan kendaraan. Tapak ban juga mempengaruhi selip pada roda kendaraan, ban dengan permukaan yang tidak rata merupakan hal yang dapat membahayakan ketika berkendara, khususnya pada saat melintas di jalan yang licin. Tapak

ban harus memiliki alur kedalaman setidaknya 1mm. tiap ban memiliki indicator tapak ban. Sisi ban tidak boleh memiliki lebar lebih dari tapak ban. Jikan ban mulai tidak rata, pengendara harus lebih hati-hati dalam berkendara. Faktor teknis yang mendukung terjadinya selip kendaraan, yakni lemahnya peredam kejut (shock breker), ban sudah tidak memenuhi syarat, tekanan ban yang kurang, penyetelan kaki kendaraan (spooring) yang kurang sempurna, dan berat kendaraan yang melebihi daya angkut. Jalan yang licin dan jalan yang basah juga dapat menimbulkan selip pada roda ban yang meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

d. Lampu kendaraan

Lampu kendaraan merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas bagi pengendara terutama fungsinya pada malam hari. Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor. 44 Tahun 1993 Pasal 41, mengungkapkan sepeda motor dengan atau tanpa kereta samping harus dilengkapi dengan lampu-lampu dan pemantul cahaya yang meliputi:

1) Lampu Utama

Lampu utama terbagi menjadi dua, yaitu lampu utama dekat dan lampu utama jauh. Lampu utama berfungsi sebagai penerang utama bagi pengendara dan sebagai pertanda keberadaan bagi pengendara lain. Ketika berkendara lampu utama dekat yang lebih sering digunakan, karena lampu utama jauh dapat mengganggu penglihatan pengendara lain yang berlawanan arah. Lampu utama

jauh digunakan ketika berada pada jalanan sepi. Lampu utama dekat dan jauh berwarna putih atau kuning muda, lampu harus menerangi jalan sekurang-kurangnya 40 meter kedepan kendaraan bermotor untuk lampu utama dekat dan sekurang-kurangnya 100 meter kedepan kendaraan bermotor untuk lampu utama jauh.

2) Lampu Indikator/sein

Lampu ini wajib dimiliki kendaraan bermotor yang letaknya sepasang didepan kendaraan bermotor dan sepasang lagi dibelakang kendaraan bermotor. Fungsinya adalah sebagai penunjuk arah untuk memberitahu arah lampu indicator/sein tujuan kita kepada pengendara dibelakang kita atau kendaraan didepan kita, selain itu juga dapat digunakan ketika kita ingin berpindah jalur. Lampu ini berwarna putih atau kuning tua dan berkedip-kedip, harus dapat dilihat pada malam hari maupun siang hari.

3) Lampu Rem

Lampu rem berfungsi untuk memberitahu pengendara lain dibelakang agar mengurangi kecepatan dan sebagai tanda bahwa kendaraan mengurangi laju kecepatannya. Lampu ini harus berwarna merah terang tetapi tidak menyilaukan pengendara dibelakang.

C. Faktor Lingkungan Fisik

Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yakni faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi

kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, dan tikungan/tanjakan/turunan tajam, selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan volume lalu lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan faktor lingkungan berasal dari kondisi cuaca, yakni berkabut, mendung, dan hujan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berikut adalah uraian mengenai faktor lingkungan fisik yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor:

1) Jalan berlubang

Jalan berlubang adalah kondisi permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan kedalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan system pelapisan yang kurang sempurna. Kecelakaan lalu lintas pada sepeda motor yang disebabkan jalan berlubang kebanyakan dikarenakan pengendara berusaha menghindari lubang secara tiba-tiba dalam kecepatan tinggi. Contoh lain adalah ketika roda ban sepeda motor melewati lubang yang berdiameter dan kedalam yang cukup besar sehingga mengganggu pengendara menjaga keseimbangan dan kemampuan mengontrol sepeda motornya.

2) Jalan rusak

Jalan rusak adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, krikil atau material lain yang berada dipermukaan jalan

yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan yang rusak dapat mengurangi control dalam berkendara dan mengganggu keseimbangan pengendara sepeda motor, untuk itu pengendara sebaiknya mengurangi kecepatannya ketika melewati jalan dengan kondisi rusak.

1.1.4 Hukum Yang Mengatur Kecelakaan Lalu Lintas

Hukum adalah seperangkat aturan atau norma yang memiliki kekuatan sanksi yang pelaksanaannya dapat dipaksakan oleh negara/aparat penyelenggara negara. Seperangkat aturan yang mengatur sebagian besar kehidupan manusia. Hukum terdiri dari hukum tertulis dan hukum tidak tertulis. Hukum tertulis dituangkan dalam bentuk Pasal-Pasal, dalam Undang-Undang yang disusun secara sistematis dalam Lembaran Negara, sedangkan Hukum tidak tertulis bersandarkan pada nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat. Hukum diciptakan untuk melindungi nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat. Nilai-nilai yang dimaksud adalah nilai-nilai penghormatan atas jiwa, tubuh, harta, kehormatan dan kemerdekaan.

Kegiatan manusia amat banyak dan hukum itu sendiri sudah dipas-tikan tidak mampu untuk mengakomodir ataumelindungi dan mengatur seluruh kegiatan manusia ini. Maka seperti yang kita ketahui tentang Hukum Yang Mengatur Kecelakaan Lalu Lintas sudah diatur pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada BAB XIV “Kecelakaan Lalu Lintas” Pasal 226 sampai Pasal 241.

1.2 Tinjauan Umum Tentang Kelalaian

1.2.1 Pengertian Lalai

Dalam undang-undang tidak ditemukan apa arti dari kelalaian atau kealpaan (*culpa*) tetapi dari ilmu penegak hukum pidana diketahui sifat-sifat adalah ciri dari culpa. Menurut lamintang berpendapat bahwa :¹¹

- 1) Sengaja melakukan tindakan yang ternyata salah, karena menggunakan ingatan / otaknya secara salah, seharusnya dia menggunakan ingatannya (sebaik-baiknya), tetapi dia melakukan suatu tindakan (aktif atau pasif) dengan kurang atau kewaspadaan yang diperlukan.
- 2) Dapat memperkirakan akibat yang terjadi, tetapi dapat merasa dapat mencegahnya, sekiranya akibat itu pasti akan terjadi, dia lebih suka untuk melakukan tindakan yang akan menimbulkan akibat ini. Tetapi tindakan itu tidak diurungkan, atas tindakan mana ia kemudian dicela, karena bersifat melawan hukum.

Kealpaan atau *culpa*, seperti juga kesengajaan adalah salah satu bentuk dari kesalahan, yang bentuknya lebih rendah derajatnya daripada kesengajaan, karena bila mana dalam kesengajaan, suatu akibat yang timbul itu dikehendaki pelaku maka dalam kealpaan justru akibat itu tidak dikehendaki walaupun pelaku dapat memperkenalkan sebelumnya.¹² Menurut Wirjono Prodjodikoro mengemukakan bahwa : kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan sipelaku untuk tindak pidana yang tidak sederajat seperti

¹¹ Lamintang, P.A.F, 1997, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung, PT. Citra Aditya Bakti. Halaman 342

¹² Kanter, E. Y, 1982. *Asas-asas Huukum Pidana disertai Pembahasan Beberapa Perbuatan Pidana Yang Penting*. Jakarta. PT Tiara Ltd. Halaman. 92

kesengajaan, yaitu kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi.¹³

Pendapat dari Simons (Leden Marpaung) mengemukakan bahwa: Umumnya culpa itu terdiri atas dua bagian, yaitu tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan, disamping dapat menduga suatu perbuatan itu walaupun suatu perbuatan itu walaupun suatu perbuatan itu dilakukan dengan berhati-hati masih mungkin juga terjadi *culpa* jika yang berbuat itu telah mengetahui bahwa dari perbuatan itu mungkin akan timbul suatu akibat yang dilarang Undang-undang.

Pakar Hukum Jonkers (Rusli Effendy) mengemukakan bahwa “*culpa* dalam hukum pidana diperlukan lebih kurang satu kelalaian yang hebat, yang mengakibatkan perbuatan itu melawan hukum”.

Berbeda halnya pendapat dari Langemeyer (Moeljatno) mengemukakan bahwa: *culpa* adalah suatu struktur yang sangat *gecompliceerd*, dia mengadukan dalam satu pihak kekeliruan dalam perbuatan lahir, dan menunjuk kepada adanya keadaan batin yang tertentu dan dilain pihak keadaan itu sendiri.

Maka dari itu bisa kita jabarkan bahwasannya kealpaan/kelalaian merupakan bentuk kesalahan yang tidak berupa kesengajaan, akan tetapi juga bukan sesuatu yang terjadi kebetulan. Dalam kealpaan sikap batin seseorang menghendaki melakukan perbuatan akan tetapi sama sekali tidak menghendaki terjadinya akibat perbuatannya. Jadi, dalam kealpaan tidak ada niat jahat dari petindak. Namun demikian

¹³ Prodjodikoro, Wirjono, 2003, *Asas-asas Hukum Pidana Indonesia*, Bandung. PT. Refika Aditama. Halaman 42

kealpaan tetap ditetapkan sebagai sikap batin petindak yang memungkinkan pembedaan.

1.2.2 Kelalaian yang menyebabkan Kematian Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Ketentuan-ketentuan mengenai kelalaian atau kealpaan yang menyebabkan korbannya meninggal dunia ataupun kematian Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 310, yang berbunyi:

- (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).

Akibat dari peristiwa merugikan ini, banyak korban mengalami luka ringan, luka berat, sampai harus kehilangan nyawanya. Baik motor ataupun mobil, keduanya sama-sama berbahaya jika dikendarai dengan kecepatan tinggi. Setiap pengemudi kendaraan bermotor, baik roda dua atau empat, menyebabkan laka lantas dengan korban jiwa, maka akan dipenjara maksimal 6 tahun. Atau membayar denda sebesar maksimal 12 juta rupiah. Begitu pula pada saksi kejadian seharusnya turut memberikan pertolongan atau kesaksian ke pihak terkait seperti kepolisian. Jika tidak melakukan pelaporan atau memberikan pertolongan, ada sanksi menanti. Pengemudi kendaraan tidak boleh kabur begitu saja, wajib menghentikan kendaraan tersebut, memberikan pertolongan, juga melaporkan kecelakaan kepada kepolisian. Berikan keterangan dengan jelas terkait kejadian tersebut. Jika memang dalam keadaan terpaksa tidak bisa melakukan ketentuan tersebut, maka harus segera melaporkan diri ke kepolisian terdekat. Ketika memberikan keterangan, berusahalah kooperatif dengan para petugas. Korban berhak mendapatkan perawatan, pertolongan, santunan, hingga ganti rugi dari pihak pelaku, pemerintah, atau perusahaan asuransi. Pelaku tidak boleh lari dari tanggung jawabnya sebagai pihak yang bersalah.

1.2.3 Kelalaian Yang Menyebabkan Kematian Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)

Kelalaian yang menyebabkan kematian menurut KUHP Tentang Kejahatan Bab XXI yang dirumuskan pada pasal 359 KUHP yang berbunyi: “Barang siapa karena salahnya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selama-lamanya 5 (lima) tahun atau kurungan selama-lamanya satu tahun”. (K.U.H.P. 156-2e, 187 s, 193-205, 335). Unsur-unsur dari rumusan pasal 359 KUHPidana tersebut diatas yaitu:

a. Barang siapa

Yang dimaksud dengan barang siapa adalah untuk menentukan siapa pelaku delik sebagai objek hukum yang telah melakukan delik tersebut dan memiliki kemampuan mempertanggung jawabkan perbuatannya.

Dalam hal ini maksud dari pada subjek yang memiliki kemampuan bertanggung jawab adalah didasarkan kepada keadaan dan kemampuan jiwa dari pelaku yang didakwakan dalam melakukan deli, yang dalam doktrin hukum pidana ditafsirkan sebagai keadaan sadar.

b. Karena Kesalahannya (kelalaian/kealpaan)

Dalam unsur ini adalah bahwa matinya korban apakah merupakan akibat dari kelakuan yang tidak dikehendaki oleh terdakwa (orang yang berbuat).

c. Mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain

Dalam unsur ini, karena kelalaiannya atau kealpaannya menyebabkan orang lain mati, maka unsur ini adalah untuk melihat hubungan antara perbuatan yang terjadi dengan akibat yang ditimbulkan sehingga rumusan ini menjadi syarat mutlak dalam delik ini adalah akibat.

Pakar hukum Adami Chazawi mengemukakan bahwa: Kalimat “menyebabkan orang mati” tidak berbeda dengan unsur perbuatan menghilangkan nyawa dari pembunuhan dalam pasal 338 KUHPidana. Perbedaannya dengan pembumiham hanyalah terletak pada unsur kesalahan dalam bentuk kurang hati-hati (culpa) sedangkan kesalahan dalam pembunuhan adalah kesengajaan.¹⁴

1.3 Tinjauan Umum Tentang Putusan Hakim Dalam Peradilan Pidana

1.3.1 Pengertian Putusan Hakim

Proses peradilan pidana merupakan suatu proses yang panjang dan berbeda dengan proses pada peradilan lainnya. Suatu proses yang panjang itu terbagi menjadi empat tahap yakni tahap penyelidikan dan penyidikan, tahap penuntutan, tahap pemeriksaan persidangan dan berakhir pada tahap pemberian putusan pada Hakim. Oleh sebab itu pemberian putusan pada peradilan pidana ini merupakan sebagai puncak dari peradilan pidana pada umumnya.

Istilah Putusan Hakim merupakan suatu istilah yang mempunyai makna penting bagi para pencari keadilan dalam peradilan pidana. Lebih jauh bahwasannya istilah “Putusan Hakim” disatu pihak berguna bagi

¹⁴ Adami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. Halaman.125

terdakwa untuk memperoleh kepastian hukum tentang “statusnya” sedangkan di satu pihak putusan hakim merupakan “mahkota” sekaligus “puncak” pencerminan nilai-nilai keadilan; kebenaran hakiki; hak asasi manusia; penguasaan hukum atau fakta secara mapan, mumpuni dan factual, serta visualisasi etika, mentalitas, dan moralitas dari hakim.

Berikut beberapa definisi putusan hukum pidana menurut para ahli dan KUHP:

1) Laden Marpaung

Pengertian putusan hakim menurut Laden Marpaung bahwa: “Putusan adalah hasil atau kesimpulan dari sesuatu yang telah dipertimbangkan dan dinilai dengan semasak-masaknya yang dapat berbentuk lisan maupun tulisan.”

2) Lilik Mulyadi

Dengan berlandaskan pada visi teoritik dan praktik maka putusan pengadilan itu merupakan: “Putusan yang diucapkan oleh hakim karena jabatannya dalam persidangan perkara pidana yang terbuka untuk umum setelah melakukan proses dan procedural hukum acara pidana pada umumnya, yang berisikan amar pemidanaan atau bebas atau lepas dari segala tuntutan hukum dibuat secara tertulis dengan tujuan untuk menyelesaikan perkara.”

3) Bab 1 Pasal 1 Angka 11 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana

Dalam Pasal tersebut disebutkan bahwa putusan pengadilan sebagai: “Pernyataan hakim yang diucapkan dalam sidang pengadilan terbuka, yang dapat berupa pemidanaan atau bebas atau lepas dari segala

tuntutan hukum dalam hal serta merta menurut cara yang diatur dalam Undang-Undang ini.”

Menurut Penulis dari penjelasan mengenai putusan hakim diatas dapat dikatakan bahwa putusan hakim merupakan “akhir” dari proses persidangan pidana, menentukan apakah dihukum atau tidak sipelaku pada tingkat Pengadilan Negeri, oleh karena itu status dan langkah terdakwa pun menjadi jelas apakah menerima putusan atau menolak putusan tersebut dan melakukan langkah upaya hukum banding/kasasi, atau bahkan grasi. Jadi Putusan Hakim adalah pernyataan dari seorang Hakim dalam memutuskan suatu perkara didalam persidangan dan memiliki kekuatan hukum tetap. Berlandaskan pada visi teoritik dan praktik peradilan maka putusan Hakim ini merupakan: “Putusan yang diucapkan oleh Hakim karena jabatannya dalam persidangan perkara pidana yang terbuka untuk umum setelah melalui proses dan procedural hukum acara pidana pada umumnya berisikan amar pemidanaan atau bebas atau pelepasan dari segala tuntutan hukum dibuat dalam bentuk tertulis dengan tujuan menyelesaikan perkara. Selain itu karena putusan hakim merupakan mahkota dari puncak perkara pidana maka diharapkan pada putusan hakim dapat ditemukan pencerminan nilai-nilai keadilan, kebenaran yang dapat dipertanggungjawabkan kepada para pencari keadilan, masyarakat pada umumnya serta Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa.

Isi putusan pengadilan diatur dalam Pasal 25 Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2004 Tentang Kekuasaan Kehakiman yang menyatakan bahwa:

- 1) Segala putusan pengadilan selain harus memuat alasan-alasan dan dasar-dasra putusan itu, juga harus memuat pula pasal-pasal tertentu dari peraturan-peraturan yang bersangkutan atau sumber hukum tak tertulis yang dijadikan dasar untuk mengadili.
- 2) Tiap putusan pengadilan ditandatangani oleh ketua serta hakim-hakim yang memutuskan dan panitera yang ikut serta bersidang.
- 3) Penetapan-penetapan, ikhtiar-ikhtiar rapat permusyawaratan dan berita-berita acara tentang pemeriksaan sidang ditandatangani oleh ketua dan panitera.

Terdapat dua jenis putusan hakim pada peradilan pidana yakni putusan yang bukan putusan akhir atau “putusan sela” dan “putusan akhir”, dalam praktiknya putusan yang bukan putusan akhir dapat terjadi setelah majelis hakim memeriksa terdakwa yang hadir dipersidangan sampai dengan pokok perkara selesai diperiksa. Dari segi fungsinya dalam mengakhiri perkara putusan hakim adalah sebagai berikut:

a. Putusan Akhir

Putusan akhir adalah putusan yang mengakhiri pemeriksaan dipersidangan, baik telah melalui semua tahapan pemeriksaan maupun yang tidak/atau belum menempuh semua tahapan pemeriksaan.

b. Putusan Sela

Putusan sela merupakan putusan yang dijatuhkan masih dalam proses pemeriksaan perkara dengan tujuan untuk memperlancar jalannya pemeriksaan. Putusan sela tidak mengakhiri pemeriksaan, tetapi akan berpengaruh terhadap arah dan jalannya pemeriksaan. Putusan sela dibuat

seperti putusan biasa, tetapi tidak dibuat secara terpisah, melainkan ditulis dalam berita acara persidangan saja. Putusan sela harus diucapkan didepan sidang terbuka untuk umum serta ditanda tanganin oleh majelis hakim dan panitera yang turut bersidang. Putusan sela selalu tunduk pada putusan akhir karena tidak berdiri sendiri dan akhirnya dipertimbangkan pula pada putusan akhir.

Hakim tidak terikat pada putusan sela, bahkan hakim dapat merubahnya sesuai dengan keyakinannya. Putusan sela tidka dapat dimintakan banding kecuali bersama-sama dengan putusan akhir. Para pihak dapat meminta supaya kepadanya diberi Salinan yang sah dari putusan itu dengan biaya sendiri.

Suatu putusan dapat terjadi karena munculnya fakta hukum dimuka persidangan, fakta-fakta hukum tersebut muncul dari Penuntut Umum dalam surat dakwaan yang dibuatnya dan juga sangkalan dari pihak Terdakwa/Penasih Hukum dimana semuanya akan dilakukan pembuktian di muka persidangan. Fakta-fakta tersebut nantinya akan dipertimbangkan oleh majelis hakim secara matang yang kemudian akan diucapkan dalam persidangan terbuka dan kemudian biasa kita sebut sebagai sebuah putusan hakim.

1.3.2 Tujuan Putusan Hakim

Secara praktis tujuan adanya putusan para peradilan pidana merupakan untuk menyelesaikan perkara pidana yang telah berlangsung dari penyidikan, penuntutan hingga muka persidangan, putusan peradilan juga bertujuan agar terdakwa mempunyai kedudukan atas “statusnya” dalam

perkara pidana yang sedang dihadapinya, selain itu putusan hakim merupakan suatu bentuk pertanggung jawaban kepada para pencari keadilan, ilmu pengetahuan dan Tuhan Yang Maha Esa, oleh karena itu suatu putusan haruslah mempunyai tiga aspek tujuan antara lain :

- (1) Keadilan;
- (2) Kemanfaatan dan;
- (3) Kepastian.

Ketiganya harus mendapatkan porsi yang seimbang agar tercipta suatu putusan untuk mencapai tujuan sebagaimana tersirat dalam sila kelima Pancasila “Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia.”

Maka menurut penulis bahwa tujuan adanya putusan hakim selain untuk menyelesaikan perkara pidana selain itu untuk mengetahui secara sah kedudukan pihak-pihak yang berkepentingan dalam peradilan pidana. Pihak yang berkepentingan tersebut ada dua yakni korban yang diwakili negara oleh penuntut umum dan pihak terdakwa. Dengan mengetahui kedudukan pihak-pihak dalam peradilan pidana maka hak-hak para pihak juga akan jelas, adapun hak-hak tersebut meliputi:

- a. Hak segera menerima atau segera menolak putusan;
- b. Hak untuk mempelajari putusan dalam tenggang waktu yang ditentukan oleh Undang-Undang;
- c. Hak untuk meminta diperiksa perkaranya dalam tingkat banding, kasasi, atau peninjauan kembali dalam tenggang waktu yang ditentukan.

Adanya putusan hakim menjadikan langkah para pencari keadilan tersebut menjadi jelas baik dari korban maupun terdakwa pada

umumnya inilah konsenkuensi sebuah negara hukum dimana semua warga negara taat dan tunduk pada hukum.

1.3.3 Unsur-unsur Penerapan Pasal 310 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengemudi Yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia Karena Kelalaiannya Kecelakaan Lalu Lintas

Penerapan merupakan sebuah kegiatan yang memiliki unsur penting dan mutlak dalam menjalankannya. Terutama dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang sedang penulis teliti ini, terdapat dua unsur yang lebih penting dalam penerapan pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun unsur-unsur penerepannya meliputi:

1) Unsur-unsur yang memberatkan

Unsur yang memberatkan dalam kasus kecelakaan lalu lintas, sebagaimana yang penulis teliti saat ini berdasarkan Putusan Perkara Pidana Nomor 1036/Pid.Sus/2019/PN-RAP, yang mana atas kelalaian si terdakwa mengakibatkan orang lain meninggal dunia, luka berat dan kerusakan barang,

2) Unsur-unsur yang meringankan

Unsur yang meringankan dalam kasus kecelakaan lalu lintas, sebagaimana yang penulis teliti saat ini berdasarkan Putusan Perkara Pidana Nomor 1036/Pid.sus/2019/PN-RAP, sebagaimana dalam pasal 1 ke 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa kecelakaan lalu lintas suatu

peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa penggunaan jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Dan terdakwa mengakui, memberikan keterangan yang sebnar-benarnya dan menyesal atas pebuatannya.

1.3.4 Pertimbangan Hakim Dalam Memutus Perkara Pidana

Dasar pertimbangan berasal dari dua suku kata, yakni dasar dan timbang, kata “dasar” dalam kamus besar Bahasa Indonesia berarti pokok atau pangkal. Kata “timbang” berarti tidak berat sebelah, sama berat, dan pertimabnagn artinya pendapat (baik atau buruk). Sedangkan kata hakim secara etimologis berasal dari Bahasa arab hakam. Hakim yang berarti maha adil; maha bijaksana; sehingga secara fungsional diharapkan mampu memberikan keadilan dan kebijaksanaan dalam memutus sengketa. Dalam kamus besar Bahasa Indonesia, pengertian hakim adalah:¹⁵

1. Orang yang mengadili perkara (dalam pengadilan atau mahkama).
2. Orang-orang pandai, budiman dan ahli: orang yang bijaksana.

Kewenangan yang diberikan kepada hakim untuk mengambil suatu kebijaksanaan dalam memutus perkara, diatur dalam pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang kekuasaan kehakiman yang menentukan “Hakim dan hakim Konstitusi wajib menggali, mengikuti dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup didalam masyarakat”.

¹⁵ Kamus Besar Bahasa Indonesia

Berdasarkan aturan hukum tersebut, terdapat norma hukum, mewajibkan hakim untuk menggali, mengikuti dan memahami nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup didalam masyarakat. Untuk memenuhi norma tersebut, maka hakim harus mengambil kebijaksanaan hukum. Penentuan atas tuntutan rasa keadilan yang harus diterapkan oleh hakim dalam memutus suatu perkara, secara teori para hakim akan melihat konsep-konsep keadilan yang telah baku, konsep keadilan tersebut sepanjang sejarah telah banyak macamnya, sejak zaman Yunani kuno dan Romawi keadilan dianggap sebagai salah satu kebijakan utama (*cardinal virtue*). Dalam konsep ini keadilan merupakan kewajiban moral yang mengikat para anggota masyarakat dalam hubungannya yang satu terhadap yang lainnya.

Konsep keadilan sebagai suatu kebijakan tertentu berasal dari filsuf Yunani kuno, yaitu Plato (427-347 sebelum Masehi) yang dalam bukunya *Republic* mengemukakan adanya 4 kebijakan pokok dari konsep keadilan, yaitu kearifan (*wisdom*), ketabahan (*courage*), pengendalian diri (*discipline*), dan keadilan (*justice*).

Sedangkan pertimbangan hakim Mahkamah Agung pada pemeriksaan dalam tingkat kasasi hanya berkenaan tidak diterapkan suatu peraturan hukum atau peraturan hukum tidak diterapkan sebagaimana mestinya atau cara mengadili tidak dilaksanakan menurut ketentuan undang-undang dan atau pengadilan telah melampaui batas wewenangnya sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 253 KUHAP (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981), bahwa berdasarkan alasan-alasan tersebut, Mahkamah Agung berpendapat bahwa ternyata pemohon kasasi tidak dapat

membuktikan bahwa putusan tersebut adalah merupakan pembebasan yang tidak murni karena pemohon kasasi tidak dapat menagjukan alasan-alasan yang dapat dijadikan dasar pertimbangan mengenai dimana letak sifat tidak murni dari putusan bebas tersebut, mahkama agung berdasarkan wewenang pengawasannya apabila tidak dapat melihat bahwa putusan tersebut dijatuhkan oleh pengadilan negeri dengan telah melampaui batas wewenangnya, amak pemohon kasasi jaksa/penuntut umum/ pemohon kasasi berdasarkan pasal 244 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 (KUHP) harus dinyatakan tidak dapat diterima dan menguatkan putusan sebelumnya.

Pertimbangan hakim mahkama agung dalam tingkat kasasi cenderung mengedepankan pertimbangan hukum normative dengan mengabaikan nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat. Putusan tersebut menimbulkan kontroversi paradigmatic pemikiran, formal dan substansial. Penalaran hukum hakim tingkat kasasi lebih mengedepankan pada kaidah normative dan legalitas formal. Akibatnya putusan hakim mahkama agung menunjukkan tiga polarisasi pemikiran yang parsial, etis dan pragmatis rekonstruksi dasar pertimbangan dan penalaran hukum hakim yang ditawarkan lebih diorientasikan pada perubahan cara berpikir, sikap dan tanggung jawab yang berparadigma holistic-komprehensif.

Rekomendasi diperlukan bagi perubahan yang sangat fundamental menyangkut pertimbangan dan penalaran hukum oleh Hakim. Perubahan tersebut harus diterjemahkan berbentuk revisi Peraturan

Perundang-Undangan yaitu pasal 5 Undang-Undang Nomor.48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman dan pasal 11 Undang-Undang Nomor.3 tahun 2009 tentang Mahkamah Agung. Sehingga perubahan yuridis ini menjadi dasar pijakan untuk dilakukan transformasi yang mendalam. Perlunya penormaan tentang *Judicial liability*, sehingga hakim agung punya pertanggung jawaban jelas atas putusannya mahkama agung perlu meningkatkan peran dan kapasitas eksaminasi (legal annotation) yang dilakukan selama ini, supaya tidak sekedar memenuhi persyaratan formalitas kenaikan pangkat tetapi untuk menilai kualitas putusan yang memenuhi nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat.