

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah Negara hukum sesuai Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 Perubahan ke-4 (empat) disebutkan bahwa: “Negara Indonesia adalah negara hukum.” Ketentuan pasal tersebut merupakan landasan konstitusional bahwa Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum, hukum ditempatkan sebagai satu-satunya aturan main dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara (*supremacy of law*). Dalam negara hukum, setiap perbuatan, baik dari warga masyarakat maupun dari pejabat-pejabat dan jabatan-jabatan harus berdasarkan hukum, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis.¹

Dibalik pesatnya perkembangan teknologi saat ini yang terus terjadi mengakibatkan munculnya jenis-jenis kendaraan bermotor yang bermacam-macam, harga yang sangat terjangkau serta akses untuk mendapatkan kendaraan bermotor yang sangat mudah, mengakibatkan masyarakat sangat konsumtif dengan kehadiran aneka ragam kendaraan bermotor yang ditawarkan.

Dampak positif perkembangan teknologi ini tidak diimbangi dengan percepatan pembangunan infrastruktur yang menunjang, seperti pembangunan jalan yang tidak sebanding dengan pengguna jalan.

Jalan adalah salah satu prasarana transportasi, sebagai urat nadi kehidupan masyarakat yang mempunyai peranan penting dalam kehidupan berbangsa dan

¹ HRT. Sri Soemantri, “*Hukum Tata Negara Indonesia. Pemikiran dan Pandangan*”, Cet I, Remaja Rosdakarya, Bandung, 2015, h. 336.

bernegara. Jalan mempunyai peran untuk mewujudkan pembangunan dan, pertumbuhan ekonomi, serta keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.²

Pada perkembangannya jalan merupakan bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator diantara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir.

Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya.³ Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan. Dari aspek politik, keberadaan jalan menghubungkan dan mengikat antar daerah, sedangkan dari aspek pertahanan dan keamanan, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas dalam penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan.

Pengenalan masalah pokok jalan memberi petunjuk bahwa penyelenggaraan jalan yang konsepsional dan menyeluruh perlu melihat jalan sebagai suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Dalam hubungan ini dikenal sistem jaringan jalan *primer* dan sistem jaringan jalan *sekunder*. Pengelompokan jalan berdasarkan status memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang mempunyai layanan nasional dan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan jalan di wilayah

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

³ *Ibid*, h. 2.

sesuai dengan prinsip-prinsip otonomi daerah. Penyelenggaraan jalan wajib dilaksanakan dengan mengutamakan sebesar-besar untuk kepentingan umum.

Kerusakan jalan sudah pasti terjadi dan bukan merupakan suatu kesalahan, karena setiap benda atau barang yang dipakai dimungkinkan akan mengalami kerusakan, yang tidak diinginkan adalah bahwa kerusakan yang terjadi tidak segera mendapatkan perbaikan, sehingga kerusakannya sampai pada ambang batas yang membahayakan para pengguna jalan. Semestinya kondisi jalan tidak akan semakin buruk seperti yang terjadi pada saat ini jika setiap muncul kerusakan langsung ditindaklanjuti dengan pemeliharaan yang baik, sehingga para pengguna jalan akan merasa aman dan nyaman dalam menggunakan fasilitas pemerintah.⁴

Kenyataannya timbul permasalahan apabila jalan yang seharusnya digunakan untuk kehidupan masyarakat, telah rusak dan kemudian mengakibatkan kecelakaan. Sumber masalah bukan saja dari faktor minimnya pembangunan jalan, namun juga kerusakan jalan yang terjadi terus menerus dan dibiarkan begitu saja. Definisi kerusakan jalan itu sendiri terdiri dari berbagai jenis yaitu kerusakan jalan berupa jalan Retak, kerusakan jalan berupa jalan bergelombang, kerusakan jalan berupa cekungan jalan arah melebar dan memanjang jalan, kerusakan jalan yang menimbulkan genangan air pada aspal jalan, dan juga jalan berlubang.

Kerusakan jalan tersebut dapat terjadi pada pinggir jalan serta tengah jalan. Sebab utama kerusakan jalan tersebut adalah kendaraan yang terus menerus melewati jalan tersebut, beban kendaraan yang berat, iklim atau cuaca yang mempengaruhi kondisi jalan, kondisi jalan yang memang rentan akibat konstruksi

⁴ *Ibid*, h. 5.

atau perancangan pembangunan jalan yang tidak memenuhi standar atau kriteria yang telah ditentukan, kondisi alam sekitar jalan, dan bencana alam. Akibat kerusakan jalan ini memicu banyak peristiwa kecelakaan lalu lintas.

Berkaitan dengan penggunaan jalan dan tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan terdapat aturan-aturan yang mengatur persoalan jalan. Berdasarkan hal tersebut Pasal 238 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan telah menguraikan bahwasannya pemerintah bertanggung jawab atas sarana-prasarana yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, yang secara lengkap diuraikan sebagai berikut : (1) Pemerintah menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, dan Prasarana Lalu Lintas yang menjadi penyebab kecelakaan, dan (2) Pemerintah menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

Tidak hanya tanggung jawab dari sisi administratif dan perbaikan jalan saja, pemerintah juga dapat dikenakan pertanggung jawaban secara pidana sebagai penyelenggara jalan yang tidak segera memperbaiki jalan rusak, sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas bahkan menyebabkan kematian.

Penyelenggara jalan yang dimaksud ialah seseorang yang berada dalam tugas yang diberikan kepada Dinas Pekerjaan Umum di masing-masing daerah. Dinas Pekerjaan Umum sebagai suatu instansi perpanjangan tangan pemerintah untuk bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pembangunan jalan sebagaimana kewenangan yang diberikan kepadanya. Kerusakan jalan yang tidak segera diperbaiki merupakan ancaman serius bagi masyarakat sebagai pengguna jalan, kerusakan tersebut dikawatirkan jika telah memenuhi kriteria yang

membahayakan bagi pengguna jalan. Semestinya kondisi jalan tidak akan semakin buruk jika setiap kerusakan jalan segera diperbaiki.

Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan matinya orang lain yang dikarenakan kelalaian atau kealpaan, maka terdapat hubungan batin antara pelaku dengan akibat perbuatannya.⁵ Hubungan batin ini diperlukan sebagai pedoman sejauh mana pelaku dapat mempertanggung jawabkan perbuatannya.

Pelaku kelalaian yang mengakibatkan kematian seseorang dapat dikenai hukuman pidana. Berdasarkan ketentuan Pasal 359 KUHPidana menyebutkan : "Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun."

Menurut Yuni Dwi Indarti dalam studinya, pasal tersebut mengatur adanya unsur ketidak sengaja namun menyebabkan seseorang kehilangan nyawa, ketidak sengaja di sini diartikan bahwa kematian korban tidak dikehendaki sama sekali oleh terdakwa atau pelaku.⁶ Kendati demikian, jika terbukti bahwa kematian tersebut merupakan dampak dari kurang hati-hatinya atau kelalaian pelaku, maka ia dapat terancam hukuman pidana. Ketentuan Pasal 273 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan :

“Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (1) sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan Kendaraan dan/atau barang dipidana

⁵ Ansyori, Alik Alamsyah, “*Rekayasa Lalu Lintas*”, Edisi Revisi, UMM Press, Malang, 2008, h. 40.

⁶ Yonanda Nancy, "Isi Pasal 359 KUHP Tentang Kelalaian yang Menyebabkan kematian", <https://tirto.id/gvUw>, Online diakses pada 21 Desember 2023 pukul 11.20.

dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).”

Lebih lanjut ketentuan Pasal 273 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan : “Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah)”.

Tidak disebutkannya siapa yang dimaksud penyelenggara jalan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengakibatkan keaburan siapa seharusnya yang bertanggung jawab apabila ada kecelakaan yang mengakibatkan kematian atas dampak kerusakan jalan. Masyarakat dalam hal ini sangat dirugikan karena dalam ketentuan Bab V Penyelenggara Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan : “Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat”.

Pemerintah telah memiliki aturan tertulis yang jelas tetapi lemahnya kordinasi antar instansi yang bersangkutan, sistem birokrasi yang tidak sederhana dan pengawasan yang minim dari banyak pihak menjadi alasan mengapa jalan-jalan di Indonesia dalam keadaan rusak dan tidak layak untuk digunakan. Infrastruktur

jalan yang buruk mengakibatkan kecelakaan menimbulkan banyak korban, maksud korban disini adalah :⁷

“Korban adalah orang-orang yang baik secara individu maupun kolektif telah menderita kerugian, termasuk kerugian fisik atau mental, emosional, ekonomi dan gangguan substantial terhadap hak-haknya yang fundamental, melalui perbuatan atau komisi yang melanggar hukum pidana di masing-masing negara, termasuk penyalahgunaan kekuasaan.”

Posisi korban yang cenderung tidak memiliki pengetahuan tentang prosedur tentang perlindungan hak, serta faktor tingkat kepercayaan korban kepada penegak hukum yang rendah, serta faktor lainnya seperti korban yang telah meninggal dunia yang menjadikan hak dan tanggung jawab hukum tidak pernah terpenuhi. Seperti contoh kasus di Rembang sebagaimana putusan pada tingkat banding Pengadilan Tinggi Semarang Nomor : 111/PID.SUS/2020/PT SMG Pada kronologis kasus di putusan ini tidak dituangkan kesalahan pada penyelenggara jalan, akan tetapi kesalahan pada kelalaian pengendara kendaraan bermotor/pengemudi. Sehingga pada putusan tersebut baik Jaksa Penuntut Umum maupun Hakim yang memeriksa menggunakan norma hukum Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang unsur pidananya mengarahkan pada tanggungjawab dari kelalaian si pengemudi.

Padahal bisa saja pada kasus dalam Putusan Pengadilan Tinggi Semarang Nomor 111/PID.SUS/2020/PT SMG itu dipersalahkan kepada penyelenggara jalannya apabila Jaksa dalam menguraikan dakwaannya atau hakim yang memeriksa lebih menggali kebenaran materil dapat dipertanggungjawabkan juga

⁷ Abdussalam dan Adri Desasfuryanto, “*Victimology*”, PTIK Press, Jakarta, 2018, h. 5.

kepada penyelenggara jalan. Karena diuraikan juga pada kasus tersebut kecelakaan terjadi karena terdakwa ingin menghindari jalan berlubang atau rusak yang sedang dilewatinya, sehingga dari arah berlawanan muncul korban dan mengenai stang sepeda motor terdakwa.

Berdasarkan hal tersebut, Majelis Hakim harus menggali bukti dengan sebenar-benarnya dari fakta yang didapati di depan persidangan, dan juga memanggil saksi-saksi lain yang berkaitan dengan perkara tersebut dan harus mengkaji berbagai kaidah hukum yang berguna untuk mengkaji kasus yang dimaksud.

Karena diketahui, seperti yang diuraikan sebelumnya dalam kecelakaan lalu lintas ini kebanyakan dipersalahkan kepada pengendara yang lalai sesuai Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak pernah mengkaji dari unsur kerusakan jalan yang menjadi tanggung jawab penyelenggara jalan.

Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengangkat suatu judul penelitian “pertanggung jawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan yang mengakibatkan kematian karena dampak kerusakan jalan berdasarkan pasal 273 ayat (3) undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat diuraikan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana hak yang didapat korban kecelakaan yang mengakibatkan kematian atas dampak kerusakan jalan ?
2. Bagaimana pertanggung jawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian akibat dampak kerusakan jalan ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada pokok permasalahan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kepastian hukum terhadap hak yang didapat korban kecelakaan yang mengakibatkan kematian atas dampak kerusakan jalan.
2. Untuk mengetahui batasan pertanggung jawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas lalu lintas yang mengakibatkan kematian akibat dampak kerusakan jalan.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya khasanah ilmu hukum terutama dalam pertanggung jawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas lalu lintas yang mengakibatkan kematian akibat dampak kerusakan jalan.

2. Secara Praktek

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan atau referensi bagi praktisi untuk penegakan hukum dan membuat argumentasi hukum dalam penanganan suatu kasus khususnya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian atas dampak kerusakan jalan.

1.5 Tinjauan Pustaka

Pada bagian ini akan dikemukakan landasan konseptual, yuridis, serta teoritis guna untuk mempermudah dan memahami pokok penelitian serta mengemukakan tentang penelitian yang telah dibahas sebelumnya yang mempunyai relevansi atau kesamaan dengan penelitian ini.

1.5.1 Landasan Konseptual

1. Pertanggung jawaban Pidana

Pengaturan yang demikian menimbulkan lahirnya teori-teori tentang pertanggung jawaban pidana dalam *civil law* di Belanda, dan khususnya di Indonesia yang mengadopsi KUHP Belanda.

KUHP tidak mencantumkan secara tegas apa yang dimaksud dengan pertanggung jawaban pidana, tetapi pertanggung jawaban pidana diatur secara negatif dengan menggunakan frasa “*tidak dipidana*” (pasal 48, 49, 50,51 KUHP), “*tidak dapat dipertanggungjawabkan*” (pasal 44 ayat (1) dan (2) KUHP) dan lain-lain.⁸

Secara umum, teori-teori hukum pidana mengenai pertanggung jawaban pidana menurut *civil law* selalu dikaitkan dengan kesalahan, atau yang biasa disebut dengan asas kesalahan yang dikenal dengan asas “*tiada pidana tanpa*

⁸ Agus Rusianto, “*Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Tinjauan Kritis Melalui Konsistensi Antara Asas, Teori, dan Penerapannya*”, Prenadamedia Group, Jakarta, 2016, h. 234.

kesalahan”.⁹ KUHP yang berlaku saat ini yang menganut kesalahan sebagai unsur tindak pidana dan sekaligus membahas pertanggung jawaban pidana yang disebut dengan teori monistis.

Teori *dualistis* yang berpendapat bawa kesalahan sebagai unsur pertanggung jawaban pidana bukan sebagai unsur tindak pidana, karena tindak pidana hanya perbuatan yang bersifat melawan hukum.¹⁰ Perbedaan 2 (dua) aliran di atas melahirkan konsep yang berbeda terkait apaapa saja yang menjadi unsur-unsur tindak pidana yang harus dipertanggungjawabkan.

Adapun pada aliran monistis yang termasuk unsur-unsur perbuatan pidana yang harus dipertanggungjawabkan adalah berupa adanya perbuatan, sifat melawan hukum, kesalahan, tidak adanya alasan pemaaf, tidak ada alasan pemaaf, dan mampu bertanggungjawab.

Berbeda dengan aliran *monistis*, pada aliran *dualistis* memisahkan kesalahan sebagai unsur tindak pidana. Sehingga membagi keduanya menjadi unsur tindak pidana dan unsur pertanggung jawaban pidana. Unsur tindak pidana tersebut yaitu berupa adanya perbuatan, sifat melawan hukum, dan alasan pemaaf, sedangkan unsur pertanggung jawaban pidana terdiri dari mampu bertanggungjawab, kesalahan, dan tidak adanya alasan pemaaf.¹¹ Sifat melawan hukum dan tidak adanya alasan pemaaf sebagai unsur-unsur pertanggung jawaban pidana selalu berhubungan dengan norma-norma hukum yang bersumber dari norma moral,

⁹ *Ibid*, h. 234.

¹⁰ Amir Ilyas, “Asas-asas Hukum Pidana: Memahami Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana Sebagai Syarat Pemidanaan”, Rangkang Education Yogyakarta & Pukap Indonesia, Yogyakarta, 2012, h. 40.

¹¹ *Ibid*, h. 43.

(kesusilaan). Tidak adanya sifat melawan hukum atau adanya alasan pembenar mengakibatkan pembuat tidak dipersalahkan atas perbuatannya itu (*asas geen schuld zonder wederrechtelijk*).¹² Tinjauannya adalah apakah tindak pidana yang dilakukan pembuat terdapat pelanggaran terhadap kepentingan hukum yang hendak dilindungi. Apakah terdapat aturan hukum atau prinsip hukum yang dapat membenarkan perbuatan. 2 (dua) kajian tersebut akan menentukan pertanggung jawaban pidana pembuat.

Kesalahan untuk menentukan pertanggung jawaban pidana adalah dilihat dari segi keputusan Hakim, yaitu untuk menentukan tindakan menghukum yang diambil. Pidana atau pemidanaan itu diberikan dengan sengaja oleh orang atau badan yang mempunyai kekuasaan (oleh yang berwenang), dan pemidanaan itu dikenakan kepada seseorang yang telah melakukan tindak pidana menurut undang-undang.¹³ Pertanggung jawaban pidana dibutuhkan dalam hubungannya untuk menentukan pemidanaan kepada seseorang yang telah melakukan tindak pidana.

2. Kesengajaan dan Kealpaan dalam Tindak Pidana

a) Kesengajaan

Diterimanya bentuk-bentuk kesalahan sebagai unsur tindak pidana yaitu kesengajaan didasari oleh pemikiran bahwa aspek *psikologis* dari kejahatan merupakan bagian dari tindak pidana dan segi yang salah dari aspek *psikologis*, dari perbuatan ini akan menentukan kesalahan dari pembuat.¹⁴ Pendapat ini

¹² Agus Rusianto, *Op. Cit.*, h. 239.

¹³ Muladi dan Barda Nawawi Arief, “*Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*”, Alumni, Bandung, 2010, h. 4.

¹⁴ Soedjono, “*Pertanggungjawaban dalam Hukum Pidana*”, Alumni, Bandung, 1981, h. 38.

sebenarnya dipengaruhi oleh teori finalitas dari Wezel, yang menjelaskan bahwa perbuatan yang menempatkan semua unsur psikologis kejahatan, termasuk kesengajaan ke dalam perbuatan. Perbuatan menurut teori ini dianggap sebagai suatu peristiwa fisik yang tidak hanya digerakkan oleh perbuatan kemauan tetapi juga dikendalikan dan ditentukan oleh niat seseorang.¹⁵

Kesengajaan yang tercantum secara eksplisit dalam rumusan tindak pidana disebut dengan kesengajaan yang berwarna. Kesengajaan dapat tersusun dengan frasa yang bermacam-macam serta mengandung pengertian yang berbeda-beda antara rumusan yang satu dengan yang lainnya dalam unsur-unsur tindak pidana.

Ada 3 (tiga) bentuk kesengajaan, yaitu:¹⁶

- a. Kesengajaan dengan maksud (*opzet als oogmerk*). Dalam VOS, definisi sengaja sebagai maksud adalah apabila pembuat menghendaki perbuatannya;
- b. Kesengajaan dengan kesadaran tentang kepastian (*opzet bij zekerheidsbewustzijn*). Kesengajaan semacam ini ada apabila si pelaku dengan perbuatannya, tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar dari delict, tetapi ia tahu benar, bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatan itu; dan
- c. Kesengajaan dengan kesadaran tentang kemungkinan (*opzet bij mogelijkheids-bewustzijn*). Kesengajaan ini didefinisikan sebagai seseorang melakukan perbuatan dengan tujuan untuk menimbulkan suatu akibat tertentu. Akan tetapi, si pelaku menyadari bahwa mungkin akan timbul akibat lain yang juga dilarang dan diancam oleh undang-undang.

Kesengajaan yang tidak tercantum dalam rumusan tindak pidana biasanya disebut dengan kesengajaan yang tidak berwarna. Kesengajaan yang tidak berwarna ini tidak perlu dibuktikan apakah pembuat menghendaki atau mengetahui bahwa ia telah melakukan suatu perbuatan yang dirumuskan dalam peraturan pidana sebagai suatu perbuatan yang dilarang.

¹⁵ *Ibid*, h. 38.

¹⁶ Leden Mapaung, "Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana", Sinar Grafika, Jakarta, 2005, h. 15.

b) Kealpaan

Kealpaan yaitu perbuatan yang merupakan tindak pidana yang tidak ada dasar niat untuk melakukan kejahatan tetapi karena kecerobohan atau kurang hati-hatinya mengakibatkan terjadinya kejahatan. Van Hammel dalam bukunya Moeljatno menyatakan bahwa kealpaan itu mengandung 2 (dua) syarat yaitu :¹⁷

1. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum;
2. Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum. Pada prinsipnya seseorang dapat dikatakan mempunyai *culpa* di dalam melakukan perbuatannya apabila orang tersebut telah melakukan perbuatannya tanpa disertai “*de nodige en mogelijke voorzichtigheid en oplettendheid*” atau tanpa disertai kehati-hatian dan perhatian seperlunya yang mungkin ia dapat berikan.

Kealpaan ditinjau dari sudut kesadaran si pembuat dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu:¹⁸

- a. Kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*), dalam hal ini, si pelaku telah membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat, tetapi walaupun ia berusaha untuk mencegah tetap timbul tersebut; dan
- b. Kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*), dalam hal ini, si pelaku tidak membayangkan atau menduga akan timbulnya suatu akibat yang dilarang dan diancam hukuman oleh undang-undang. Sedangkan ia seharusnya memperhitungkan akan timbulnya suatu akibat.

Salah satu pasal yang terdapat dalam KUHP yang merupakan kejahatan kealpaan yakni pasal 359 KUHP, dimana dapat dipidananya orang yang menyebabkan matinya orang lain karena kesalahannya atau kealpaannya. Menurut Lamintang, terkait ketentuan pasal 359 KUHP tersebut diketahui bahwa bagi meninggalnya seseorang itu undang-undang telah mensyaratkan adanya unsur *schuld* atau *culpa* pada diri pelaku.¹⁹

¹⁷ Moeljatno, “*Asas-asas Hukum Pidana*”, Rineka Cipta, Jakarta, 2002, h. 201.

¹⁸ Leden Mapaung, *Ibid*, h. 15.

¹⁹ P.A.F. Lamintang dan Theo Lamintang, “*Delik-Delik Khusus: Kejahatan Terhadap Nyawa, Tubuh dan Kesehatan*”, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, h. 211.

1.5.2 Landasan Yuridis

Kecelakaan adalah serangkaian peristiwa dari kejadian, yang tidak diduga sebelumnya, dan selalu mengakibatkan kerusakan benda, luka atau kematian.²⁰ Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan 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.

Menurut Pasal 229 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan menyebutkan :

- (1) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
- (2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang;
- (3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang;
- (4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat; dan
- (5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Lebih lanjut Pasal 93 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, menerangkan bahwa korban kecelakaan dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu : korban mati (meninggal dunia), korban luka berat, dan korban luka ringan.

²⁰ Idries, A.M., “*Penerapan Ilmu Kedokteran Forensik dalam Proses Penyidikan*”, CV. Sagung Seto, Jakarta, 2011, h. 30.

1.5.3 Landasan Teori

Fungsi teori dalam penelitian ini adalah untuk memberikan pedoman/petunjuk dan mempelajari serta menjelaskan gejala yang diamati. Berdasarkan uraian di atas maka teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Teori *Absolut/Retribusi/Pembalasan*

Menurut teori ini pidana dijatuhkan karena :

Orang telah melakukan kejahatan. Pidana sebagai akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang yang melakukan kejahatan. Jadi dasar pembenarannya terletak pada adanya kejahatan itu sendiri. Seperti dikemukakan oleh Johannes Andenaes bahwa tujuan primer dari pidana menurut teori absolut adalah untuk memuaskan tuntutan keadilan. Sedang pengaruh yang menguntungkan adalah sekunder. Tuntutan keadilan yang sifatnya absolut ini terletak pada pendapat Imanuel Kant dalam bukunya *Filosophy of Law*,²¹

Bahwa pidana tidak pernah dilaksanakan semata-mata sebagai sarana untuk mempromosikan tujuan/kebaikan lain, baik si pelaku itu sendiri maupun bagi masyarakat. Tapi dalam semua hal harus dikenakan hanya karena orang yang bersangkutan telah melakukan suatu kejahatan. Setiap orang seharusnya menerima ganjaran seperti perbuatannya dan perasaan balas dendam tidak boleh tetap ada pada anggota masyarakat. Itu sebabnya teori ini disebut teori pembalasan.

Ada beberapa ciri dari teori *retributif* sebagaimana yang diungkapkan oleh Karl O Cristiansen, yaitu:²²

1. Tujuan pidana semata mata untuk pembalasan;
2. Pembalasan merupakan tujuan utama, tanpa mengandung sarana-sarana untuk tujuan lain, misalnya kesejahteraan rakyat;
3. Kesalahan merupakan satu-satunya syarat bagi adanya pidana;

²¹ Muladi dan Barda Nawawi Arif, *Teori dan Kebijakan Pidana*, Alumni, Bandung, 1992, h.11.

²² *Ibid*, h.17.

4. Pidana harus disesuaikan dengan kesalahan pembuat; dan
5. Pidana melihat kebelakang yang merupakan pencelaan yang murni dan tujuannya tidak untuk memperbaiki, mendidik, atau memasyarakatkan kembali si pelanggar.

b. Teori *Relatif*

Teori *relatif* atau teori tujuan juga disebut teori *utilitarian*, lahir sebagai reaksi terhadap teori *absolut*. Secara garis besar, tujuan pidana menurut teori *relative* bukanlah sekedar pembalasan, akan tetapi mewujudkan ketertiban didalam masyarakat. Sebagaimana dikemukakan oleh Koeswadji bahwa tujuan pokok dari pembedaan yaitu:²³

1. Untuk mempertahankan ketertiban masyarakat;
2. Untuk memperbaiki kerugian yang diderita oleh masyarakat sebagai akibat dari terjadinya kejahatan;
3. Untuk memperbaiki si penjahat;
4. Untuk membinasakan si penjahat; dan
5. Untuk mencegah kejahatan.

Tentang teori relative ini Muladi dan Barda Nawawi Arif menjelaskan bahwa: Pidana bukan sekedar untuk melakukan pembalasan atau pengimbalan kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat. Oleh karena itu teori ini pun sering juga disebut teori tujuan (*utilitarian*). Jadi dasar pembenaran adanya pidana menurut teori ini adalah “terletak pada tujuannya. Pidana dijatuhkan bukan “*quia peccatum est*” (karena orang membuat kejahatan)”.²⁴

c. Teori Gabungan (*Integratif*)

Menurut teori gabungan bahwa tujuan pidana itu selain membalas kesalahan penjahat juga dimaksudkan untuk melindungi masyarakat, dengan mewujudkan

²³ Koswadji, *Perkembangan Macam-Macam Pidana dalam Rangka Pembangunan Hukum Pidana*, Cetakan 1, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1995, h. 12

²⁴ Muladi dan Barda Nawawi Arif, *Op.Cit*, h.16.

ketertiban. Teori ini menggunakan kedua teori *absolut* dan *relatif* sebagai dasar pemidanaan, dengan pertimbangan bahwa kedua teori tersebut memiliki kelemahan-kelemahan yaitu:²⁵,

1. Kelemahan teori absolut adalah menimbulkan ketidakadilan karena dalam penjatuhan hukuman perlu mempertimbangkan bukti-bukti yang ada dan pembalasan yang dimaksud tidak harus negara yang melaksanakan; dan
2. Kelemahan teori relatif yaitu dapat menimbulkan ketidakadilan karena pelaku tindak pidana ringan dapat dijatuhi hukum berat; kepuasan masyarakat diabaikan jika tujuannya untuk memperbaiki masyarakat; dan mencegah kejahatan dengan menakut-nakuti sulit dilaksanakan.

Teori *integratif* dapat dibagi menjadi tiga golongan, yaitu:²⁶

1. Teori *integratif* yang menitik beratkan pembalasan, akan tetapi tidak boleh melampaui batas apa yang perlu dan sudah cukup untuk dapat mempertahankan tata tertib masyarakat;
2. Teori *integratif* yang menitikberatkan kepada pertahanan tata tertib masyarakat, tetapi tidak boleh lebih berat dari suatu penderitaan yang beratnya sesuai dengan beratnya perbuatan yang dilakukan oleh narapidana; dan
3. Teori *integratif* yang menganggap harus ada keseimbangan antara kedua hal diatas.

d. Teori *Treatment*

Teori *treatment*, mengemukakan bahwa pemidanaan sangat pantas diarahkan kepada pelaku kejahatan, bukan kepada perbuatannya. Teori ini memiliki keistimewaan dari segi proses *resosialisasi* pelaku sehingga diharapkan mampu memulihkan kualitas sosial dan moral masyarakat agar dapat *berintegrasi* lagi kedalam masyarakat. Menurut Albert Camus, pelaku kejahatan tetap *human offender*, namun demikian sebagai manusia, seorang pelaku kejahatan tetap bebas pula mempelajari nilai-nilai baru dan adaptasi baru. Oleh karena itu, penejaraan

²⁵ Koeswadji, *Op.Cit*, h.11-12.

²⁶ Prakoso dan Nurwachid, *Studi Tentang Pendapat-Pendapat Mengenai Efektifitas Pidana Mati di Indonesia Dewasa Ini*, Gahlia Indonesia, Jakarta, h. 24.

sanksi harus mendidik pula, dalam hal ini seorang pelaku kejahatan membutuhkan sanksi yang bersifat *treatment*.²⁷

e. Teori Perlindungan Sosial

Teori perlindungan sosial (*social defence*) merupakan perkembangan lebih lanjut dari aliran modern dengan tokoh terkenalnya Filippo Gramatica, tujuan utama dari teori ini adalah mengintegrasikan individu ke dalam tertib sosial dan bukan pemidanaan terhadap perbuatannya.

Hukum perlindungan sosial mensyaratkan penghapusan pertanggung jawaban pidana (kesalahan) digantikan tempatnya oleh pandangan tentang perbuatan anti sosial, yaitu adanya seperangkat peraturan-peraturan yang tidak hanya sesuai dengan kebutuhan untuk kehidupan bersama tapi sesuai dengan aspirasi-aspirasi masyarakat pada umumnya.²⁸

1.5.4 Penelitian Terdahulu Yang Relevan

Penulis merangkum sejumlah penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian yang penulis kaji, yaitu:

1. Jum'atal Mubarak MH, dengan judul penelitian "Pertanggung jawaban Pidana Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian Dan Luka-Luka" Berdasarkan isi tulisan yang disimpulkan bahwa : Berdasarkan fakta yang terungkap di persidangan, terutama dari keterangan saksi dan barang bukti dapat dikatakan bahwa tabrakan maut yang dijatuhkan kepada AS adalah kasus tindak pidana karena kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*). Tabrakan maut yang mengakibatkan sembilan korban jiwa dan tiga orang luka-luka tersebut, menurut pasal 229 ayat (4) Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu

²⁷ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Raja Grafindo, Jakarta, 1984, h. 162-163.

²⁸ *Ibid*, h. 162.

Lintas dan Angkutan Jalan dikategorikan sebagai kecelakaan lalu lintas berat.²⁹ Perbedaan penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini yaitu:

penelitian ini terfokuskan terhadap pertanggung jawaban pidana terhadap penyelenggara jalan akibat kecelakaan yang mengakibatkan kematian korban dan atas kejadian tersebut korban berhak melaporkan atas dasar pemidanaan dan mengajukan ganti rugi ke pemerintah terkait.

2. Penelitian yang kedua dilakukan oleh Andika Bachtiar berjudul “Pertanggung jawaban Pidana Atas Kelalalian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Analisis Putusan Nomor: 27/Pid.Sus/2016/PT.PAL)”. Berdasarkan isi tulisan yang disimpulkan bahwa : kelalalian lalu lintas yang menyebabkan hilangnya nyawa orang lain dengan ditinjau dari hukum positif dikenakan hukuman berdasar Pasal 310 ayat (4) UU LLJ dan ditinjau dari hukum Islam dikenakan diyat mukhaffafah.³⁰

Perbedaan penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini yaitu:

pada penelitian yang penulis buat tidak hanya membahas kelalalian yang menyebabkan kematian berdasarkan Pasal 310 UU LLAJ saja, tetapi juga membahas yang berdasarkan Pasal 311 UU LLAJ. Kemudian secara umum perbedaan kedua penulisan ini yaitu pada penelitian penulis, pembahasannya tidak hanya pada kelalalian yang menyebabkan kematiannya tetapi juga

²⁹ Jum'atal Mubarak MH, “*Pertanggungjawaban Pidana Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian Dan Luka-Luka*”, Skripsi Universitas Islam Negeri (Uin) Syarif Hidayatullah, Jakarta, 2021, h. 72.

³⁰ Andika Bachtiar, “*Pertanggungjawaban Pidana Atas Kelalalian Lalu Lintas Yang Menyebabkan Hilangnya Nyawa Orang Lain (Analisis Putusan Nomor: 27/Pid.Sus/2016/PT.PAL)*”. Skripsi Universitas Islam Negeri (Uin) Syarif Hidayatullah, Jakarta, 2018, h. 60.

tanggung jawab penyelenggara jalan lalu lintas atas terjadinya kecelakaan atas dampak kerusakan jalan.

3. Penelitian yang ketiga dilakukan oleh Agio V. Sangki berjudul “Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas”. Berdasarkan isi tulisan yang disimpulkan bahwa : terkait tentang tanggung jawab pidana pengemudi kendaraan yang mengakibatkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas, dan tentang apakah tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di masa yang akan datang dalam pembentukan KUHP nasional masih perlu dipertahankan.³¹

Persamaan penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini yaitu: pada penelitian ini sama-sama membahas terkait pertanggung jawaban pidana namun lebih pertanggung jawaban pengemudi yang menyebabkan kecelakaan. Kemudian secara umum perbedaan penelitian ini yaitu, pembahasannya tidak hanya pada kelalaian pengemudi yang menyebabkan kecelakaan sehingga menimbulkan korban kematian tetapi lebih kearah tanggung jawab penyelenggara jalan lalu lintas atas terjadinya kecelakaan atas dampak kerusakan jalan.

1.6 Metode Penelitian

Sebagai upaya untuk mencapai tujuan penelitian, metode penelitian yang digunakan penulis adalah sebagai berikut :

³¹ Agio V. Sangki, “*Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*”, Skripsi Universitas Sam Ratulangi, Manado, 2012, h. 66.

1.6.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yakni penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder, dimana pendekatan terhadap permasalahan dilakukan dengan mengkaji ketentuan perundang-undangan yang berlaku mengenai peraturan perundangan-undangan tentang kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian atas dampak kerusakan jalan.

Penelitian hukum normatif atau kepustakaan tersebut mencakup penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematik hukum, taraf sinkronisasi *vertikal* dan *horizontal*, perbandingan hukum serta sejarah hukum.³² Dalam penelitian hukum hukum normatif terdapat beberapa model pendekatan. Dengan pendekatan itu, penulis akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai mengenai isu hukum yang diteliti dan mencari jawabannya.

1.6.2 Metode Pendekatan

a. Pendekatan Perundang-undang (*statute approach*);

Penulis menggunakan cara meneliti dan mengkaji semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pokok permasalahan yaitu pertanggung jawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian karena kerusakan jalan berdasarkan Pasal 273 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

³² Suyanto, “*Metode Penelitian Hukum Pengantar Penelitian Normatif, Empiris dan Gabungan*”, Unigres Press, Gresik, 2023, h. 85.

b. Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*);

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*), sebagai pendekatan pendukung. Pendekatan konseptual dimaksudkan untuk menganalisa bahan hukum sehingga dapat diketahui makna yang terkandung dalam istilah-istilah hukum, hal itu dilakukan sebagai usaha memperoleh makna baru yang terkandung dalam istilah-istilah yang penulis teliti, atau menguji istilah-istilah hukum tersebut dalam teori dan praktek. Pendekatan konseptual ini untuk menganalisis konsep-konsep dari asas hukum, kaedah hukum, dan tanggung jawab pidana akibat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian atas dampak kerusakan jalan.

c. Pendekatan Kasus (*case approach*).

Pendekatan kasus menitik beratkan pada kejadian atau peristiwa hukum yang telah/sedang berlangsung dalam perkara nomor: 111/PID.SUS/2020/PT SMG di Rembang pada kronologis kasus di putusan ini tidak dituangkan kesalahan pada penyelenggara jalan, akan tetapi kesalahan pada kelalai pengemudi kendaraan bermotor/pengemudi. Padahal pihak korban bisa meminta pertanggung jawaban terhadap penyelenggara jalan raya yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan.

1.6.3 Sumber Bahan Hukum

Bahan hukum sebagai bahan penelitian diambil dari bahan kepustakaan yang berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Dari uraian tersebut, maka sumber hukum ada dua macam, yaitu sumber hukum

primer dan sumber hukum sekunder. Maka dalam penelitian hukum ini bahan hukum yang dijadikan sebagai rujukan, meliputi:

a. Bahan hukum primer (*Primary Sources*)

Bahan yang mengikat dalam peraturan perundang-undangan, diantaranya:

1. Undang-Undang Dasar Tahun 1945;
2. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana;
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
4. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
10. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
11. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 631/KPTS/M/2009 Tahun 2009 tentang Penetapan Ruas-ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional.

b. Bahan hukum sekunder (*Secondary Sources*)

Bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer berupa buku literatur karangan sarjana hukum, makalah, artikel ilmiah, jurnal, tesis, disertasi yang berkaitan serta memiliki relevansi dengan masalah yang diambil dalam penelitian ini yakni tentang pertanggung jawaban terhadap penyelenggara jalan raya yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan.

c. Bahan hukum tersier

Bahan yang dapat memberikan petunjuk ataupun penjelasan tambahan dari literatur selain hukum, sepanjang berkaitan atau memiliki relevansi dengan topik penelitian. Bahan non hukum yang digunakan oleh penulis seperti kamus bahasa, artikel internet, brosur non hukum.

1.6.4 Teknik Pengumpulan Dan Pengolahan Bahan Hukum

Bahan hukum baik primer, sekunder maupun bahan non hukum yang diperoleh dengan menggunakan metode bola salju (*snow ball theory*), akan diinventarisasi dan diidentifikasi untuk selanjutnya digunakan dalam menganalisis permasalahan yang berhubungan dengan penelitian ini. Dalam melakukan inventarisasi serta identifikasi bahan hukum digunakan sistem kartu (*card system*) yang penata pelaksanaannya dilakukan dengan secara kritis, logis dan sistematis.

Dengan langkah-langkah demikian diharapkan akan lebih mempermudah alur pembahasan dan penyelesaian (penulisan) penelitian ini. Prosedur pengumpulan bahan hukum dalam penelitian ini dibagi menjadi 3 (tiga) yaitu:

1. Studi dokumen, yaitu studi yang diperoleh dari dokumen negara seperti undang-undang. Dalam penelitian ini yang digunakan adalah Undang-Undang

Dasar Tahun 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

2. Studi Kepustakaan, yaitu teknik mengumpulkan data dengan melakukan studi penelaahan terhadap buku, catatan yang ada hubungannya dengan masalah yang hendak dipecahkan.
3. Studi Internet, yaitu teknik mengumpulkan data dengan melakukan pencarian kata kunci mengenai masalah yang hendak dipecahkan dalam suatu penelitian yang dilakukan melalui internet.

Bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder penelitian ini diperoleh dari penelusuran kepustakaan dari berbagai buku-buku, literatur, jurnal-jurnal, tesis, skripsi, karya ilmiah dan makalah yang menunjang penelitian, Perpustakaan Universitas Gresik, dan Perpustakaan Daerah Kabupaten Gresik, yang berkaitan dengan pertanggung jawaban terhadap penyelenggara jalan raya yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan.

1.6.5 Teknik Analisis Bahan Hukum

Suatu karya tulis ilmiah selalu memiliki karakter sistematis-logis sehingga penelitian tersebut dilakukan melalui tahapan-tahapan yang runtut dan teratur. Dalam penelitian ini tahapan yang dilakukan meliputi:

- a. Inventarisasi bahan hukum;
- b. Identifikasi bahan hukum;
- c. Sistematisasi bahan hukum;

- d. Analisis bahan hukum; dan
- e. Perancangan dan penulisan.

Rangkaian tahapan dimulai dengan *inventarisasi* dan *identifikasi* terhadap sumber bahan hukum yang berhubungan (*primer*, *sekunder* dan bahan non hukum). Langkah berikutnya melakukan sistematisasi keseluruhan bahan hukum yang ada. Proses sistematisasi ini juga diberlakukan terhadap asas-asas hukum, teori-teori, konsep-konsep, doktrin, serta bahan rujukan lainnya. Rangkaian tahapan tersebut dimaksudkan untuk mempermudah pengkajian dari permasalahan penelitian melalui rangkaian tahapan ini diharapkan mampu memberi rekomendasi yang mendukung perlunya *reinterpretasi* dan *reorientasi* pemahaman tentang pertanggung jawaban terhadap penyelenggara jalan raya yang rusak sehingga mengakibatkan kecelakaan.

Bahan hukum yang sudah terkumpul kemudian dilakukan pengolahan bahan untuk mempermudah analisis sesuai dengan permasalahan yang diteliti. Hal ini dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat kesalahan-kesalahan dan kekeliruan-kekeliruan serta belum lengkap dan lain sebagainya, terhadap bahan yang telah diperoleh. Adapun pengolahan bahan yang dimaksud meliputi tahapan sebagai berikut:

- a) Pengklasifikasian bahan hukum, merupakan kegiatan penempatan data menurut kelompok-kelompok yang telah ditetapkan dalam rangka memperoleh bahan yang benar-benar diperlukan dan akurat untuk dianalisis lebih lanjut.
- b) Penafsiran isi bahan hukum, merupakan kegiatan untuk menarik kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan. Penarikan kesimpulan ini dilakukan dengan

cara membandingkan *hipotesis* yang telah penulis rumuskan pada latar belakang masalah dengan hasil analisa yang didapat, sehingga dapat diperoleh kesimpulan pokok.

- c) Metode analisa bahan hukum menggunakan analisa isi bahan dengan memfokuskan penganalisisan hubungan antara konsep yang terkandung dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini disusun dalam 4 (empat) bab yang dimulai dengan sistematika Bab I. Bab ini menjelaskan secara umum mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian serta urutan sistematika penelitian. Uraian dalam Bab I terkait latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan, manfaat, tinjauan pustaka, metode penelitian, dan sistematika penulisan. Bab I ini merupakan dasar pijakan bagi penelitian ini sekaligus mengantar pada pembahasan bab-bab selanjutnya.

Bab II berisi tentang pengertian lalu lintas angkutan jalan, kecelakaan lalu lintas, hak-hak korban kecelakaan lalu lintas akibat jalan rusak, kecelakaan lalu lintas yang dapat dipidana. Uraian Bab II merupakan pembahasan rumusan masalah pertama dalam penelitian ini.

Bab III berisi tentang pertanggung jawaban hukum, kewenangan dan kewajiban penyelenggara jalan, pertanggung jawaban pidana penyelenggara jalan pada kasus kecelekaan lalu lintas akibat dampak kerusakan jalan, Uraian Bab III merupakan pembahasan rumusan masalah kedua dalam penelitian ini.

Bab IV merupakan penutup rangkaian telaah dalam penelitian ini. Bab ini berisi simpulan serta saran terhadap hasil analisis yang dilakukan. Simpulan merupakan intisari dari pembahasan terhadap permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini sedangkan saran merupakan bentuk kristalisasi pemikiran sebagai usulan terhadap simpulan yang ada.