

**PENERAPAN HUKUM ACARA PIDANA DALAM PENANGANAN
TABRAK LARI DI KEPOLISIAN RESORT
PANGKAJENE KEPULAUAN**



**Skripsi Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Hukum**

Dody Yudiawan

45 11 060 195

Fakultas Hukum/Ilmu-Ilmu Hukum

Universitas 45 Makassar

2013

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:


Nama : Dody Yudiawan
 NIM : 45 11 060 195
 Program Studi : Ilmu-Ilmu Hukum
 Minat : Hukum Pidana
 No. Pendaftaran Judul : 58/Pid/FH/U-45/XII/2012
 Tgl. Pendaftaran Judul : 29-12-2012
 Judul Skripsi : **PENERAPAN HUKUM ACARA PIDANA DALAM
 PENANGANAN TABRAK LARI DI KEPOLISIAN
 RESORT PANGKAJENE KEPULAUAN**

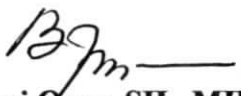
Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata satu (S-1).

Makassar, 17 Mei 2013

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Prof. Dr. Marwan Mas, SH., MH.


Basri Oner, SH., MH.

Mengetahui,

**Ketua Program Studi Ilmu-Ilmu Hukum
 Dekan Fakultas Hukum**


Dr. Baso Madiang, SH., MH.

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas 45 menerangkan bahwa :

Nama : Dody Yudiawan

NIM : 45 11 060 195

Program Studi : Ilmu-Ilmu Hukum


Minat : Hukum Pidana

No. Pendaftaran Ujian : 58/Pid/FH/U-45/XII/2012

Tgl. Persetujuan Ujian :

Judul Skripsi : **PENERAPAN HUKUM ACARA PIDANA DALAM
PENANGANAN TABRAK LARI DI KEPOLISIAN
RESORT PANGKAJENE KEPULAUAN**

Telah disetujui skripsinya untuk diajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata satu (S1).

Makassar  Mei 2013

**Ketua Program Studi Ilmu-Ilmu Hukum
Dekan Fakultas Hukum**

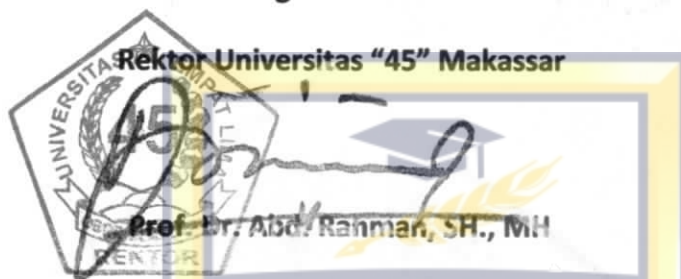


Dr. Baso Madiang, SH., MH.

HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu-ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas "45" Makassar, Bagian **Hukum Pidana** dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas "45" Makassar Nomor A. 218/FH/U-45/VI/2013 Tanggal 13 Juni 2013 tentang Panitia Ujian Skripsi, maka pada hari ini, Jumat 14 Juni 2013, Skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh **Dody Yudiawan** Nomor Stambuk **4511060195** dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas :

Pengawas Umum



UNIVERSITAS

Panitia Ujian

BOSOWA

Ketua,

Dr. Baso Madiang, SH.,MH

Sekretaris,

Andi Tira, SH.,MH

Tim Penguji

Ketua : Prof. Dr. Marwan Mas, SH., MH

Anggota : 1. Dr. Ruslan Renggong, SH., MH

2. Dr. Fadli Andi Natsif, SH.,MH

3. Basri Oner, SH.,MH

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Alhamdulillah*Rabbil 'Alamin. Puji Syukur saya panjatkan Kehadirat Allah SWT.Tuhan Yang Maha Kuasa karena atas berkat, Rahmat serta Taufiq-Nya lah sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan sebagaimana mestinya. Selanjutnya salam teriring Do'a atas junjungan umat akhir zaman, Rasulullah SAW.

Dewasa ini, berbagai macam kegiatan dilakukan oleh manusia untuk menunjang kebutuhan hidupnya, tanpa memikirkan resiko dan kerugian yang akan di derita oleh orang lain.Hal inilah yang kemudian menginspirasi penulis mengangkat judul **“Penerapan Hukum Acara Pidana Dalam Penanganan Tabrak Lari Di Kepolisian Resort Pangkajene Kepulauan”** dengan harapan mudah-mudahan dengan lahirnya karya ilmiah ini, sedikit banyak dapat memberikan bantuan bagi masyarakat pada umumnya dan kepada instansi terkait pada khususnya

Dalam goresan ini, penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada Ayahanda *Syahril* dan Ibunda *Hj. Nurliati, S.Pd* atas do'a dan atas kasih sayangnya kepada penulis yang membesarkan dan membiayai penulis dalam menempuh pendidikan sampai kepada jenjang Sarjana Hukum, semoga Allah SWT senantiasa membalasnya. Amin.

Penulis juga mengucapkan banyak terima kasih yang mendalam kepada :

1. Bapak Prof . Dr. Marwan Mas, SH.,MH selaku pembimbing I dan bapak Basri Oner, SH., MH selaku pembimbing II. Karena berkat bimbingannya lah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

2. Segenap dosen dan para karyawan Fakultas Hukum 45 yang telah memberikan ilmunya kepada penulis.
3. Kepada Kakak dan Adikku tercinta “Eka Puji Lestari, S.Farm dan Tri Ayu Lestari” yang tidak bosan-bosannya memberi semangat sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum.
4. Kepada para teman-teman “ Andra, S.Pd, Arfan, S.Pd, Supriadi S.Pd.I , Fitrah SH, Dian Ayu S. Kep, Gracesia Panjaitan, Muh. Zaink S.Sos, Muh. Yan Aslan, S.Kom, Basri, S.Pd” yang telah membantu ataupun mengganggu penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Terkhusus kepada “ Fyra Wahyuni Arsyad S. Kep., Ners ”yang telah setia menemani dan sepenuh hati memberi kasih sayangnya selama ini.
6. Kepada teman-teman Fakultas Hukum yang ikut mensuport penulis selama mengikuti perkuliahan di Universitas 45.

Terakhir, penulis sangat sadar bahwa tulisan ini tentunya mempunyai banyak kekurangan oleh karena itu, harapan penulis mudah- mudahan kedepan ada saran dan masukan serta pengkajian yang mendalam sehingga tulisan ini dapat mencapai kesempurnaan.

Lahaulawalakurwata' illabillah

Makassar, Mei 2013

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	5
1.4 Metode Penelitian.....	6
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Hukum Acara Pidana.....	9
2.1.1 Pengertian Hukum Acara Pidana.....	9
2.1.2 Kedudukan Hukum Acara Pidana.....	10
2.1.3 Fungsi dan Tujuan Hukum Acara Pidana.....	12
2.1.4 Asas-Asas Hukum Acara Pidana	14
2.1.5 Subjek dan Objek Hukum Acara Pidana.....	18
2.2 Kecelakaan.....	20
2.2.1 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas.....	20
2.2.2 Jenis Kecelakaan Menurut Undang-Undang No 22 tahun 2009	22

2.2.3 Akibat Kecelakaan Lalu Lintas	24
2.2.4 Peraturan Perundang-undangan Keselamatan Berjalan Lintas ...	26
2.2.5 Upaya Pencegahan dan Pengendalian Kecelakaan.....	27
2.2.6 Ketentuan Pidana	34
2.2.7 Pengertian Tabrak Lari	35

BAB 3 PEMBAHASAN

3.1 Faktor-Faktor yang Menyebabkan Terjadinya Tabrak Lari	40
3.2 Upaya yang di Lakukan Oleh Polri Dalam Mengatasi Hambatan Pada Saat Menangani Kasus Tabrak Lari	51
3.2.1 Tahapan Sebelum Kejadian	53
3.2.2 Penanganan Pada Waktu Kejadian	54
3.2.3 Tahapan Sesudah Kejadian	54

BAB 4 PENUTUP

4.1 Kesimpulan	56
4.2 Saran	57

DAFTAR PUSTAKA

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pemberlakuan Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam pelaksanaannya memerlukan kesiapan mental dan moral dari masyarakat pemakai jalan. Apabila peraturan perundang-undangan yang dimaksud telah diundangkan, maka selayaknya setiap anggota masyarakat dianggap mengetahui terhadap norma-norma hukum yang diatur didalamnya dan wajib memahami serta melaksanakannya dalam kehidupan berlalu lintas di jalan

Keselamatan jalan merupakan salah satu isu global di dunia saat ini, hal ini terjadi demikian karena ternyata di dunia ini setiap tahunnya sekitar 1 juta orang meninggal dunia dan lebih dari 50 juta orang luka akibat kecelakaan lalu lintas di jalan. Dari korban ini 75% diantaranya terjadi di negara-negara transisi dan angka ini diperkirakan sekitar 2% sampai 4%. Kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 diperkirakan akan menjadi penyebab utama kematian nomor 3 (tiga) di dunia setelah kanker dan stroke, oleh karena itu tidaklah mengherankan jika tema WHO pada tahun 2004 adalah *Road Safety is No Accident* (kenyamanan berkendara tanpa adanya kecelakaan).

Berdasarkan data dari Laka Lantas Polres Tabes Makassar, sebanyak 2.363 kasus kecelakaan lalu lintas terjadi di Sulawesi Selatan sejak Januari hingga September 2011, mengalami peningkatan jika dibandingkan periode sama tahun 2010 yang hanya 2.049 kasus. Pada tahun 2011 ini, jumlah

kecelakaan sebanyak 2.363 kasus dengan korban meninggal dunia (MD) sebanyak 892 jiwa, luka berat (LB) 943 jiwa dan luka ringan (LR) 1.667 jiwa. Sedangkan data pada 2010, jumlah laka lantus sebanyak 2.049 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 1.551 jiwa, luka berat 577 jiwa serta luka ringan sebanyak 1.118 jiwa.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama 2012 mengalami kenaikan dibandingkan dengan tahun 2011. Kecelakaan lalu lintas tahun 2012 berjumlah 106.129 kasus, naik sebesar 1,24 % dari 2011 dan kerugian material akibat kecelakaan lalu lintas tersebut naik 28 kali lipat dari 2011 naik hingga 102 %.

Permasalahan keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia pada saat ini meliputi masalah umum, masalah operasional, masalah teknis, masalah sosial, dan permasalahan institusional. Masalah umum yang ada pada keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia saat ini adalah rendahnya kesadaran masyarakat terhadap ketertiban berlalu lintas di jalan, belum tersosialisasinya dengan baik *public safety awareness*, lemahnya sistem pengawasan dan pengendalian transportasi baik di jalan maupun di terminal, dan belum terciptanya manajemen keselamatan secara komprehensif. Permasalahan operasional saat ini adalah tingginya korban meninggal dunia yang mencapai 30.364 orang pertahun, luka berat 450.000 orang, luka ringan 2.100.000 orang dan kerusakan property sebanyak 13.515.000.

Jika dihitung dengan uang, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas tersebut secara nasional diperkirakan mencapai total sebesar 41,396 triliun rupiah

pertahun, yang terdiri dari jumlah meninggal dunia sebesar 9,972 triliun rupiah, luka serius sebesar 9,615 triliun rupiah, luka ringan sebesar 12,772 triliun rupiah, dan kerusakan property sebesar 9,037 triliun rupiah. Kerugian total sebesar 41,396 triliun rupiah ini ekuivalen dengan 2,91% PDB (*Produk Domestic Brutto*). Seiring dengan peningkatan jumlah kendaraan, angka kejadian kecelakaan mengalami peningkatan tajam, seperti halnya terjadi pada tahun 2004 mengalami peningkatan sebesar 32,4% yang merupakan peningkatan tertinggi selama 30 tahun terakhir.

Permasalahan teknis yang ada saat ini adalah rendahnya kualitas prasarana jalan dan jembatan, kurangnya fasilitas perlengkapan jalan, dan kelayakan sarana yang masih sangat kurang sehingga mengakibatkan meningkatnya resiko kecelakaan lalu lintas.

Dalam kehidupan bermasyarakat, setiap manusia punya konsekuensi yang harus dipatuhi yakni bahwa manusia yang satu tidak bisa hidup tanpa sosialisasi, sosialisasi tersebut dilakukan dalam bentuk interaksi sosial, dan dalam melakukan interaksi tersebut tentunya ada perbuatan-perbuatan yang menguntungkan bagi pihak-pihak tertentu dan ada pula perbuatan yang oleh pihak lainnya dianggap sesuatu yang merugikan.

Praktek sosialisasi ini dapat dilihat dalam kehidupan sehari-hari khususnya di jalan raya, yang merupakan salah satu sarana dan prasarana untuk memenuhi kehidupan manusia. Namun sayangnya tidak jarang kita lihat banyaknya pelanggaran hak-hak orang lain dilakukan disini, sehingga dapat

menimbulkan kerugian orang itu, bahkan tidak jarang kerugian tersebut berupa hilangnya nyawa dan cacat seumur hidup. Dengan kata lain kerugian yang dialami dalam suatu kecelakaan lalu lintas bukan saja materi, melainkan juga nyawa.

Meningkatnya populasi kendaraan saat ini, antara lain disebabkan populasi masyarakat itu sendiri yang selalu bertambah, apalagi di Kabupaten Pangkep yang setiap tahun penduduknya selalu bertambah dari berbagai daerah, dimana sebagian besar dari mereka adalah mahasiswa dan pegawai yang tidak sedikit dari mereka yang menggunakan kendaraan pribadi. Banyaknya pengguna jalan pada jam-jam sibuk di Kabupaten Pangkep menimbulkan kemacetan lalu lintas, sehingga dapat terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan kerugian harta benda, semua itu pastinya berawal dari sebuah pelanggaran yang dilakukan oleh individu pengguna jalan tersebut.

Sering terjadinya pelanggaran lalu lintas ini, baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja mungkin disebabkan karena sanksi yang dijatuhkan kepada para pelaku pelanggaran lalu lintas tersebut masi terlalu ringan, maka tidak heran jika kian hari kian banyak terjadi peristiwa pelanggaran lalu lintas.

Jalan raya dalam bentuk apapun terbuka untuk lalu lintas, sebagai sarana perhubungan yang merupakan kebutuhan pokok bagi masyarakat. Dimana setiap pengguna jalan turut terlibat dan bertanggung jawab dalam menciptakan situasi dan kondisi lalu lintas yang tertib, lancar dan aman. Dalam hal ini yakni bebas

dari segala gangguan yang menghalangi tujuan untuk menggunakan jalan raya secara teratur dan tenteram atau bebas dari terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Oleh sebab itu perlu adanya perhatian yang serius dari berbagai pihak tidak saja aparat penegak hukum, tapi juga pemakai jalan yakni masyarakat, sehingga angka kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi seminimal mungkin.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis mengambil judul :

“PENERAPAN HUKUM ACARA PIDANA DALAM PENANGANAN TABRAK LARI DI KEPOLISIAN RESORT PANGKAJENE KEPULAUAN”

1.2 Rumusan Masalah

Dengan melihat latar belakang di atas maka kita dapat mengetahui permasalahan yang ada yaitu sebagai berikut:

1. Faktor apa yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tabrak lari?
2. Upaya apa yang dilakukan oleh Polri untuk mengatasi hambatan pada saat menangani kasus kecelakaan tabrak lari?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor apa yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas tabrak lari.
2. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan oleh Polri untuk mengatasi hambatan pada saat menangani kasus kecelakaan tabrak lari.

Adapun manfaat dari penelitian ini :

a. Bagi Ilmu Pengetahuan

Untuk memperoleh gambaran yang jelas mengenai praktek penanganan hukum melalui sistem peradilan pidana pelanggaran lalu lintas berupa tabrak lari, serta untuk mengetahui apa yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas tabrak lari sehingga dapat dijadikan bahan rujukan sebagai disiplin ilmu pengetahuan.

b. Bagi Pembangunan

Untuk menambah pengetahuan dalam rangka praktek penanganan hukum melalui peradilan pidana, khususnya dalam menangani perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

1.4 Metode Penelitian

a. Lokasi Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menentukan lokasi di Polres Pangkep, dengan pertimbangan meningkatnya populasi kendaraan saat ini, antara lain disebabkan populasi masyarakat itu sendiri yang selalu bertambah, apalagi jalur jalan di Kabupaten Pangkep merupakan jalur Trans Sulawesi, sehingga dapat terjadi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan kerugian harta benda, semua itu pastinya berawal dari sebuah pelanggaran yang dilakukan oleh individu pemakai jalan tersebut.

b. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang akan dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder dengan pengertian sebagai berikut :

- (1) Data Primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari tangan pertama, atau langsung dari subjek/objek penelitian. Data tersebut berupa jawaban dari rangkaian tanya jawab (wawancara) dengan pihak yang berkaitan dengan masalah penelitian ini, yaitu petugas Kepolisian Resort Pangkep.
- (2) Data Sekunder adalah data yang diperoleh bukan langsung dari pihak yang bersangkutan (objek yang diteliti), melainkan berasal dari sumber lain, seperti literatur perpustakaan, artikel dalam majalah, jurnal-jurnal penelitian yang berkaitan dengan masalah penelitian dan sumber dari media massa lainnya serta hasil-hasil penelitian terdahulu, yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

c. Teknik Pengumpulan Data

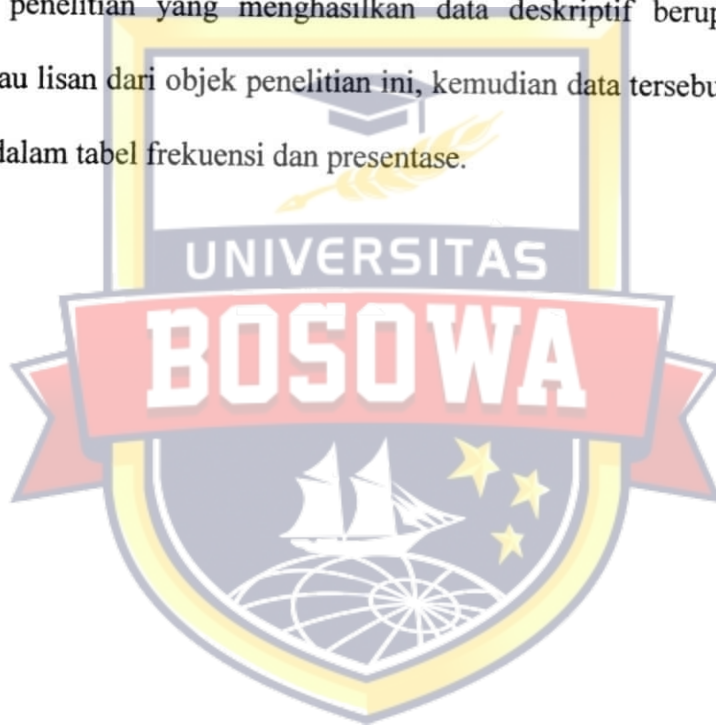
Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut :

- (1) Wawancara, yaitu dengan melakukan rangkaian tanya jawab kepada pihak-pihak yang berkaitan dengan masalah dalam penelitian, yaitu korban dari tabrak lari tersebut.

- (2) Observasi, yaitu dengan melakukan pengamatan langsung kelokasi penelitian, untuk mendapatkan data-data berupa catatan-catatan mengenai kecelakaan lalu lintas khususnya tabrak lari.

d. Analisis Data

Data sekunder dan data primer yang dikumpulkan dalam penelitian ini, kemudian dianalisis dengan menggunakan pendekatan kualitatif, yaitu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari objek penelitian ini, kemudian data tersebut diolah dan diproses dalam tabel frekuensi dan presentase.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Hukum Acara Pidana

Hukum Acara Pidana memiliki ruang lingkup, yaitu mulai pada mencari kebenaran, penyelidikan, penyidikan dan berakhir pada proses pelaksanaan putusan pengadilan (*eksekusi*) oleh Jaksa. Dengan telah dibentuknya Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), maka diadakan kodifikasi dan unifikasi yang lengkap dalam arti meliputi seluruh proses pidana dari awal (mencari kebenaran) sampai pada tingkat kasasi di Mahkamah Agung, bahkan sampai kepada peninjauan kembali (*herziening*). Selain itu juga terdapat hal-hal yang perlu disesuaikan dengan perkembangan zaman, misalnya dalam hal pembuktian.

2.1.1 Pengetian Hukum Acara Pidana

Hukum acara pidana di Belanda dikenal dengan istilah *strafvordering*, di Inggris disebut *criminal procedure law*, sedang di Amerika Serikat memakai istilah *criminal procedure rules*, adapun di Perancis disebut *code d'instruction criminelle*. Sebagaimana dikemukakan oleh Djamali (2010 : 199) bahwa: "Hukum acara pidana yang disebut juga hukum pidana formal mengatur cara pemerintah menjaga kelangsungan pelaksanaan hukum pidana material".

Menurut Andi Hamzah (2008 : 6) bahwa :

Definisi dari JM Van Bemmelen lebih tepat dan lengkap yang mendefinisikan hukum acara pidana mempelajari peraturan-peraturan yang diciptakan oleh negara, karena adanya terjadi pelanggaran Undang-undang pidana :

- 1) Negara melalui alat-alatnya menidik kebenaran.
- 2) Sedapat mungkin menidik pelaku perbuatan itu.
- 3) Mengambil tindakan-tindakan yang perlu guna menangkap si pembuat dan kalau perlu menahannya.
- 4) Mengumpulkan bahan-bahan bukti (*bewijs materiaal*) yang telah diperoleh pada penyidikan kebenaran guna dilimpahkan kepada hakim dan membawa terdakwa ke depan hakim tersebut
- 5) Hakim memberi keputusan tentang terbukti tidaknya perbuatan yang dituduhkan kepada terdakwa dan untuk itu menjatuhkan pidana atau tindakan tata tertib.
- 6) Upaya hukum untuk melawan keputusan tersebut.
- 7) Akhirnya melaksanakan keputusan tentang pidana dan tindakan tata tertib.

Seluruh definisi yang diberikan oleh para ahli hukum pidana, seperti diuraikan di atas pada dasarnya adalah sama, yaitu mendefinisikan hukum acara pidana merupakan :

- a. Serangkaian peraturan.
- b. Dibuat oleh negara (Undang-undang)
- c. Yang memberikan wewenang kepada aparat penegak hukum.
- d. Untuk melakukan tindakan penyidikan penuntutan dan menjatuhkan pidana.
- e. Terhadap pelaku tindak pidana.

2.1.2 Kedudukan Hukum Acara Pidana

Dalam materi pengantar ilmu hukum, diketahui bahwa hukum dibagi atas hukum publik dan hukum privat. Hukum publik merupakan

hukum yang mengatur hubungan antara masyarakat dengan negara, sedangkan hukum privat mengatur tentang hubungan antara sesama anggota masyarakat.

Hukum pidana sendiri terbagi atas hukum pidana materiil dan hukum pidana formil.

Menurut Moeljatno (2002 : 2) bahwa:

Hukum Pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan untuk:

- 1) Menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi berupa pidana tertentu bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut (*Criminal Act*).
- 2) Menentukan kapan dan dalam hal-hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana sebagaimana yang telah diancamkan dalam ketentuan pidana (*Criminal Liability/Criminal Responsibility*)

Bagian ke-1 dan ke-2 masuk dalam lingkup *Substantive Criminal Law*/Hukum Pidana Materiil. Selanjutnya untuk menentukan dengan cara bagaimana penanganan pidana itu dapat dilaksanakan apabila ada orang yang disangka telah melanggar larangan tersebut kita menggunakan *Criminal Procedure*/Hukum Acara Pidana, Hukum acara pidana yang juga dikenal dengan hukum pidana formil termasuk dalam hukum publik.

Hukum pidana materiil mengatur syarat yang menimbulkan hak penuntutan atau menghapuskan hak itu. Begitu pula hukumannya, dengan kata lain mengatur terhadap siapa, bilamana dan bagaimana hukuman harus dijatuhkan. Sedangkan hukum pidana formil mengatur cara menjalankan hak penuntutan dengan menetapkan tata cara mengadili

perkara pidana. Sifat publik hukum acara pidana terlihat pada saat suatu tindak pidana terjadi pihak yang bertindak ialah negara melalui alat-alatnya, lebih nyata lagi di Indonesia dan Belanda karena penuntutan pidana dimonopoli oleh negara (dalam hal ini jaksa sebagai perwakilan dari negara).

2.1.3 Fungsi dan Tujuan Hukum Acara Pidana

a. Fungsi Penegakan Hukum

Usaha untuk menciptakan tata tertib keamanan dan ketenteraman dalam masyarakat, baik merupakan usaha penegakan maupun pemberantasan atau penindakan setelah terjadinya pelanggaran hukum.

b. Tujuan Mencari dan Mendapatkan Kebenaran Materi

Yaitu kebenaran yang selengkap-lengkapny dari suatu perkara pidana, dengan menerapkan ketentuan hukum acara pidana secara jujur dan tepat, dengan tujuan mencari siapa pelakunya yang dapat didakwakan melakukan suatu pelanggaran hukum, dan selanjutnya meminta pemeriksaan dan putusan dari pengadilan guna menentukan apakah terbukti suatu tindak pidana telah dilakukan dan apakah orang yang didakwa itu dapat dipersalahkan.

c. Melaksanakan Putusan Pengadilan

Setelah upaya hukum dilakukan putusan pengadilan telah mempunyai kekuatan hukum tetap, maka jaksa melaksanakan putusan pengadilan.

d. Tujuan Melindungi Hak Asasi Manusia

Disamping bertujuan menegakkan ketertiban hukum dalam masyarakat, hukum acara pidana juga bertujuan melindungi hak asasi tiap individu baik yang menjadi korban, maupun si pelanggar hukum.

Tujuan hukum acara pidana seperti dikemukakan dalam pedoman pelaksana Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHP) seperti dikutip di atas dapat dirumuskan menjadi tiga fungsi yaitu :

- (1) Mencari dan menemukan kebenaran.
- (2) Pemberian keputusan oleh hakim.
- (3) Melaksanakan keputusan.

Apabila kita simak defenisi hukum acara pidana sebagaimana dengan apa diuraikan sebelumnya, maka kita dapat mengambil suatu kesimpulan, bahwa tujuan/fungsi hukum acara pidana adalah untuk menegakkan atau mengkongkritkan hukum pidana materiil. Dengan demikian hukum pidana dan hukum acara pidana merupakan dua hal yang saling berkaitan dan melengkapi dalam penanganan suatu perkara pidana sehingga kepastian dan keadilan hukum dapat dicapai.

2.1.4 Asas-asas Hukum Acara Pidana

Undang-undang Hukum Acara Pidana disusun dengan didasarkan pada falsafah dan pandangan hidup bangsa dan dasar negara, dimana penghormatan atas hukum menjadi sandaran dalam upaya perlindungan terhadap setiap warga negaranya. Sejalan dengan perkembangan pandangan bangsa ini terhadap hak asasi manusia maka materi pasal dan ayat harus mencerminkan adanya perlindungan, pemenuhan dan penghormatan terhadap hak asasi manusia. Hal ini tergambar dari sejumlah hak asasi manusia yang terdapat dalam KUHAP yang pada dasarnya juga diatur dalam dua aturan perundang-undangan lainnya yaitu Undang-undang No.4 tahun 2004 tentang Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman dan Undang-undang No.39 tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

Asas-asas yang berlaku dalam hukum acara pidana ada yang bersifat umum dan bersifat khusus. Bersifat umum berlaku pada seluruh kegiatan peradilan sedangkan yang bersifat khusus berlaku hanya didalam persidangan saja.

a. Asas-asas Umum

- (1) Asas kebenaran materiil, pemeriksaan perkara pidana lebih mementingkan kepada penemuan kebenaran materiil, yakni kebenaran yang sungguh-sungguh sesuai dengan kenyataan. Prinsip ini terlihat dalam proses persidangan, bahwa walaupun pelaku sudah

mengakui kesalahannya namun belum cukup dijadikan alasan untuk menjatuhkan alasan, beda dengan di Amerika.

(2) Asas peradilan cepat, sederhana dan biaya murah dalam melaksanakan peradilan diharapkan dapat diselenggarakan sesederhana mungkin dan dalam waktu yang sesingkat-singkatnya. Sederhana mengandung arti bahwa agar dalam penyelenggaraan peradilan dilakukan dengan cara simple singkat dan tidak berbelit-belit. Biaya murah berarti, penyelenggaraan peradilan ditekan sedemikian rupa agar terjangkau bagi pencari keadilan hal ini ada didalam Undang-undang No. 4 tahun 2004 tentang kekuasaan kehakiman pada pasal 4 ayat (2).

(3) Asas praduga tak bersalah (*Presumption of inocene*), asas praduga tak bersalah ini menghendaki agar setiap orang yang terlibat dalam perkara pidana harus dianggap belum bersalah sebelum adanya putusan hakim yang berkekuatan hukum tetap. Pada semua tingkatan berlaku hal yang sama, implementasinya dapat ditunjukkan ketika tersangka dihadirkan disidang pengadilan dilakukan dengan tidak diborgol. Prinsip ini dipatuhi karena telah tertulis dalam Undang-undang No. 48 tahun 2009 yang mengatakan :

“setiap orang yang disangka, ditangkap, ditahan, dituntut, dan dihadapkan di depan pengadilan wajib dianggap tidak bersalah sebelum ada putusan yang menyatakan kesalahannya dan telah memperoleh kekuatan hukum tetap”.

Asas lain yang sungguh berbeda dengan asas ini adalah asas praduga bersalah (*Presmtion of Qualty*) asas ini menjelaskan sebaliknya.

- (4) Asas inquisitoir dan accusatoir asas, adalah asas yang menjelaskan bahwa setiap pemeriksan yang dilakukan harus dengan cara rahasia dan tertutup. Asas ini menempatkan tersangka sebagai objek pemeriksaan tanpa memperoleh hak sama sekali seperti bantuan hukum dan bertemu dengan keluarganya. Asas accusatoir menunjukkan bahwa seorang tersangka yang diperiksa bukan menjadi objek tetapi sebagai subjek. Asas ini memperlihatkan pemeriksaan dilakukan secara terbuka untuk umum dimana setiap orang dapat menghadirinya.
- (5) Asas legalitas dan asas oportunitas, asas legalitas adalah asas yang menghendaki bahwa penuntut umum wajib menuntut semua perkara pidana yang terjadi tanpa memandang siapa dan bagaimana keadaan pelakunya.

Menurut Wisnubroto dan Gregorius Widiartana (2005: 11) bahwa:

Penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan harus dengan perintah tertulis oleh pejabat yang berwenang dan dengan cara sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang.

Asas oportunitas adalah memberi wewenang pada penuntut umum untuk menuntut atau tidak menuntut seorang pelaku dengan alasan kepentingan umum. Inilah yang dianut di Indonesia

contohnya seseorang yang memiliki keahlian khusus, dan hanya dia satu-satunya di negara itu maka dengan alasan ini Jaksa Penuntut Umum (JPU) boleh memilih untuk tidak menuntut.

b. Asas-asas Khusus

Asas khusus ini hanya berlaku didalam persidangan saja. Asas-asas yang dimaksud adalah :

- (1) Asas sidang terbuka untuk umum, maksud dari asas ini adalah bahwa dalam setiap persidangan harus dilakukan dengan terbuka untuk umum artinya siapa saja bisa menyaksikan, namun dalam hal ini ada pengecualiannya yaitu dalam hal kasus-kasus keasusilaan dan kasus yang terdakwa adalah anak dibawah umur.

Dijelaskan dalam pasal 153 (3 dan 4) Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) yang mengatakan:

“untuk keperluan pemeriksaan hakim ketua sidang membuka sidang dan menyatakan terbuka untuk umum kecuali dalam perkara mengenai keasusilaan atau terdakwa anak-anak”.

“tidak dipenuhinya ketentuan ayat (2) dan ayat (3) mengakibatkan putusan batal demi hukum”.

- (2) Peradilan dilakukan oleh hakim oleh karena jabatannya, asas ini menghendaki bahwa tidak ada suatu jabatan yang berhak untuk melakukan peradilan atau pemeriksaan hingga mengambil putusan kecuali hanya diberikan pada hakim.
- (3) Asas pemeriksaan langsung, menghendaki agar pemeriksaan yang dilakukan itu harus menghadapkan terdakwa didepan sidang pengadilan, termasuk pula menghadapkan seluruh saksi-saksi yang

ditunjuk langsung. Artinya, hakim dan terdakwa ataupun para saksi berada dalam sidang yang tidak dibatasi oleh suatu tabir apapun, namun dengan perkembangan teknologi hal ini mungkin saja disimpangi karena sekarang sudah ada telekomfren.

Disamping itu asas-asas ini juga merupakan panduan penting dalam pelaksanaan berjalannya sistem peradilan pidana. Karenanya dengan asas-asas ini mekanisme pengawasan dan evaluasi terhadap berjalannya sistem ini dapat berjalan.

2.1.5 Subjek dan Objek Hukum Acara Pidana

a. Subjek Hukum Acara Pidana

(1) Pelaku

- Tersangka adalah seorang yang karena perbuatannya atau keadaannya berdasarkan bukti permulaan patut diduga sebagai pelaku tindak pidana (pasal 1 (14) KUHAP).
- Terdakwa adalah seorang tersangka yang dituntut, diperiksa dan diadili di sidang pengadilan (pasal 1 (15) KUHAP).
- Terpidana adalah seorang yang dipidana berdasarkan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (pasal 1 (32) KUHAP).

(2) Hakim adalah pejabat peradilan negara yang diberi wewenang oleh Undang-undang untuk mengadili (pasal 1 (8) KUHAP).

(3) Jaksa/Penuntut Umum

- Jaksa adalah pejabat yang diberi wewenang oleh Undang-undang ini untuk bertindak sebagai penuntut umum serta melaksanakan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (pasal 1 (6) KUHAP).
- Penuntut umum adalah jaksa yang diberi wewenang oleh undang-undang ini untuk melakukan penuntutan dan melaksanakan penetapan hakim (pasal 1 (6) KUHAP).

(4) Polisi.

- Penyidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh Undang-undang untuk melakukan penyidikan (pasal 1 (1) KUHAP).
- Penyidik pembantu adalah pejabat kepolisian negara Republik Indonesia yang karena diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam Undang-undang ini (pasal 1 (3) KUHAP).
- Penyelidik adalah pejabat polisi negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh Undang-undang untuk melakukan penyelidikan (pasal 1 (4) KUHAP).

- Penasehat hukum adalah seorang yang memenuhi syarat yang ditentukan atau berdasarkan Undang-undang untuk memberi bantuan hukum (pasal 1 (13) KUHAP).

(5) Saksi-saksi adalah orang yang dapat memberikan keterangan guna kepentingan penyidikan, penuntutan, dan peradilan tentang suatu perkara pidana yang ia dengar sendiri, ia lihat sendiri, dan ia alami sendiri (pasal 1 (26) KUHAP).

b. Objek Hukum Acara Pidana

- (1) Kepentingan hukum masyarakat
- (2) Kepentingan hukum individu
- (3) Ketertiban hukum
- (4) HAM

2.2 Kecelakaan

2.2.1 Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas menurut Undang-undang No. 22 tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau dengan pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Menurut Frank Bird, kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menyebabkan kerugian pada manusia, kerusakan pada property, dan hilang, atau terganggunya proses (Kartika, 2009). Ditinjau dari teori kecelakaan yang dikenal dengan teori domino oleh

W. Heinrich, suatu kecelakaan selalu disebabkan oleh 10% dikarenakan kondisi tidak aman (*unsafe condition*) dan 85% tindakan tidak aman (*unsafe act*). Untuk menekan angka kecelakaan maka upaya yang paling efektif adalah memutus mata rantai kecelakaan yaitu penyebab langsung *unsafe act* dan *unsafe condition*. W. Heinrich juga menjelaskan tentang *accident ratio*. Menurutnya perbandingan jumlah kecelakaan berakibat cacat/cedera : cedera ringan : kerusakan material dan keadaan hampir celaka adalah = 1 : 10 : 30 : 600. Ini berarti bahwa jika terjadi 1 kali kecelakaan serius, maka telah terjadi 10 cedera ringan, 30 kerusakan material, 600 *near miss* (hampir celaka).

Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan (UU RI No. 22 Tahun 2009).

Ada beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yakni :

- a. Kelalaian pengguna jalan, misalnya menggunakan handphone ketika mengemudi, kondisi tubuh letih dan mengantuk, mengendarai kendaraan dalam keadaan mabuk, kurangnya pemahaman terhadap rambu-rambu lalu lintas.
- b. Ketidak layakan kendaraan, misalnya kendaraan dengan modifikasi yang tidak standar, rem blong, kondisi ban yang sudah tidak layak pakai, batas muatan yang melebihi batas angkut kendaraan.
- c. Ketidak layakan jalan dan/atau lingkungan, misalnya kondisi jalan yang berlubang, kurangnya pemasangan rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan.

2.2.2 Jenis Kecelakaan Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terlibat digolongkan menjadi :

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, keadaan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.
- b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan

Karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi :

- a. *Angle* (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan,
- b. *Rear-End* (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah,
- c. *Sideswipe* (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan,
- d. *Head-On* (Ho), tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak *sideswipe*),

Menurut jenisnya kecelakaan lalu lintas digolongkan atas beberapa penggolongan sebagaimana diatur dalam Pasal 229 Undang-undang No. 22 tahun 2009 yakni :

- a. Kecelakaan lalu lintas ringan, yakni merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan lalu lintas sedang, yakni kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Luka ringan dimaksud adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap dirumah sakit atau selain yang diklasifikasikan dalam luka berat.

- c. Kecelakaan lalu lintas berat, yakni kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dan/atau luka berat. Luka berat dimaksud adalah yang mengakibatkan korban :
- a) Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut.
 - b) Tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan.
 - c) Kehilangan salah satu panca indera.
 - d) Menderita cacat berat atau lumpuh.
 - e) Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih.
 - f) Gugur atau matinya kandungan seseorang.
 - g) Luka yang membutuhkan perawatan rumah sakit lebih dari tiga puluh hari.

2.2.3 Akibat Kecelakaan Lalu Lintas

Setiap kecelakaan lalu lintas yang terjadi akan menimbulkan kerugian walau sekecil apapun kejadiannya bahkan termasuk nyaris kecelakaan. Kerugian akibat kecelakaan lalu lintas yaitu penderitaan fisik (meninggal dunia, luka berat/cacat dan luka ringan) dan kerugian material (kendaraan rusak, barang angkutan rusak). Disamping itu masih ada kerugian lain yaitu biaya pengobatan dan perawatan korban, biaya transport membawa korban, dan biaya tidak langsung (biaya yang dikeluarkan bukan oleh korban, seperti santunan kematian). Pada suatu

kecelakaan lalu lintas yang terjadi, ada beberapa kriteria untuk mengklasifikasikan korban kecelakaan lalu lintas menurut PP No. 43 Tahun 1993 pasal 93, antara lain (PP No. 43 Tahun 1993) :

- a. Meninggal dunia adalah korban yang dipastikan meninggal sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- b. Luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat 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 pulih untuk selama-lamanya.
- c. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam kategori korban meninggal dan korban luka berat.

Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) yang dimaksud dengan korban :

- a. Korban meninggal adalah seorang korban yang meninggal di tempat kejadian karena kealpaan atau disengaja oleh terdakwa (Pasal 359 KUHP).
- b. Korban luka berat adalah korban yang mengalami jatuh sakit/mendapat luka yang tidak memberi harapan sembuh sama sekali atau yang menimbulkan bahaya maut, tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan, pencarian, mendapat

cacat berat, menderita sakit lumpuh, terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih, gugur atau meninggalnya kandungan seorang perempuan (Pasal 90 KUHP).

- c. Korban luka ringan tidak dijelaskan dalam KUHP. Sehingga dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud luka ringan adalah yang tidak termasuk dalam Pasal 90 KUHP.

Kecelakaan lalu lintas mengakibatkan berbagai cedera sampai kematian, seperti : cedera kepala (*trauma capitis*), fraktur (patah tulang) dan pecah limpa (*rupture lien*). Cedera kepala merupakan bentuk cedera yang paling sering dan berbahaya yang menjadi penyebab utama kematian. Keadaan ini umumnya terjadi pada pengemudi motor.

2.2.4 Peraturan Perundang-undangan Keselamatan Berlalu Lintas

Beberapa peraturan dan perundang-undangan keselamatan berlalu lintas di Indonesia yaitu :

- a. Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
- b. Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Transportasi Jalan Raya,
- c. Peraturan Pemerintah No. 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor,
- d. Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas,

- e. Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi,
- f. Keputusan Menteri No. 60 tahun 1993 tentang Marka Jalan,
- g. Keputusan Menteri No. 65 tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
- h. Keputusan Menteri 72 tahun 1993 tentang Perlengkapan Kendaraan Bermotor,
- i. Keputusan Menteri No. 85 tahun 2002 tentang Pemberlakuan Kewajiban Melengkapi dan Menggunakan Sabuk Keselamatan,
- j. Keputusan Menteri No. 63 tahun 2004 tentang Rambu-rambu Jalan,
- k. Keputusan Dirjen No. SK 43/AJ.007/DRJD/97 tentang Perekayasaan Fasilitas Pejalan kaki di Wilayah Kota
- l. Peraturan Dirjen No. SK 1210/AJ.403/DRJD/2007 tentang Sosialisasi Keselamatan Lalu Lintas.

2.2.5 Upaya Pencegahan dan Pengendalian Kecelakaan

Menurut Bintarto (Resky, 2009:48) pencegahan kecelakaan kerja lebih menuju kepada dilaksanakannya tindakan aman berkendara (*safety driving*). *Safety driving* adalah tindakan mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari masalah lalu lintas. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi bagi pengemudi dan penumpang. Pengemudi yang baik harus selalu memakai 4 A, yaitu :

a. *Alertness* (kewaspadaan)

Dengan memiliki keterampilan dalam *safety driving*, pengemudi akan mengetahui bagaimana cara mengendalikan mobil dan keluar dari kondisi bahaya yang ada pada saat itu, karena dalam *safety driving* juga diajarkan teknik khusus untuk situasi seperti tergelincir, menghindari jalan berbatu terjal, tetapi ini bukan merupakan bagian yang dipersyaratkan untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

b. *Awareness* (kesadaran)

Awareness merupakan salah satu aspek dalam *safety driving* agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan. Sebagai contoh pada kasus kegagalan fungsi rem, dalam *safety driving* diajarkan bagaimana memindahkan persneling/gigi (*gear*) tanpa harus kehilangan kendali.

c. *Attitude* (sikap)

Dengan tingkah laku yang lebih gesit saat berada di belakang kemudi, diharapkan pengemudi dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengemudi lain daripada harus melakukan tindakan buruk kepada mereka (pengemudi yang lain)

d. *Anticipation* (antisipasi)

Salah satu bagian penting *safety driving* adalah antisipasi, dimana pengemudi secara terus menerus mengamati area sekitar untuk mengetahui adanya potensi bahaya, misalnya pejalan kaki atau

pengemudi sepeda motor yang tiba-tiba membelok tanpa memberikan tanda atau bahkan pengemudi mobil di depan yang mabuk dan tiba-tiba keluar dari jalur lalu lintas.

e. *Anticipation* (antisipasi)

Salah satu bagian penting *safety driving* adalah antisipasi, dimana pengemudi secara terus menerus mengamati area sekitar untuk mengetahui adanya potensi bahaya, misalnya pejalan kaki atau pengemudi sepeda motor yang tiba-tiba membelok tanpa memberikan tanda atau bahkan pengemudi mobil di depan yang mabuk dan tiba-tiba keluar dari jalur lalu lintas.

Ada beberapa hal yang harus dipersiapkan sebelum mengemudi dan beberapa hal yang harus diwaspadai selama mengemudi :

1) Sebelum Mengemudi

Sebelum menjalankan kendaraan, perlu dilakukan pengecekan pada kendaraan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam keadaan prima, sehingga nantinya dapat berkendara secara nyaman dan mencegah hambatan yang mungkin terjadi selama perjalanan akibat keteledoran pengecekan, karena gangguan kecil pada komponen kendaraan dapat memperbesar kecelakaan. Adapun hal-hal yang perlu dilakukan pengecekan adalah sebagai berikut :

- a) Memanaskan mesin kendaraan sekitar 10-15 menit. Jangan terlalu lama memanaskan kendaraan karena selain memboroskan bahan bakar, juga asap knalpot dapat membahayakan pernafasan.
- b) Memeriksa ban. Menurut Bintarto, dalam harian Kompas, 28 Maret 2006, menyatakan jika kendaraan harus bekerja keras maka tekanan ban harus di cek setiap hari, tetapi jika hanya dipakai ke kantor dan tidak berkeliling maka tekanan ban perlu diukur setiap 4-6 hari. Pengukuran tekanan ban sebaiknya dilakukan ketika ban dalam keadaan dingin, kemudian tambahkan udara sesuai kekurangan ketika ban juga masih dingin. Jadi, idealnya setiap orang yang mempunyai kendaraan harus mempunyai alat pengukur tekanan ban. Tekanan ban yang tidak pas, baik kelebihan maupun kekurangan, bisa menyebabkan ban pecah. Sedangkan risiko yang paling ringan adalah dapat memperpendek umur ban dan kendaraan berjalan tidak stabil (Sugiharto, 2009).
- c) Memeriksa bagian bawah kendaraan untuk mengetahui adanya kemungkinan kebocoran kecil.
- d) Memastikan kaca spion dalam posisi yang tepat dan dalam keadaan bersih. Begitu juga dengan kaca depan dan jendela mobil, sehingga tidak menghalangi pandangan.
- e) Mengikat barang-barang yang mungkin bisa terjatuh saat kendaraan di rem mendadak.

- f) Selalu menyediakan perlengkapan seperti ban cadangan, dongkrak dan alat-alat perkakas untuk mengantisipasi kerusakan ringan di jalan.
- g) Menyiapkan surat-surat kendaraan seperti SIM, STNK dan KTP yang selalu update dan simpan di tempat yang mudah ditemukan.
- h) Pastikan sabuk pengaman dikenakan dan terpasang secara benar. Sabuk pengaman (*seat belt*) yang baik harus memiliki pengait yang kuat yang terbuat dari besi, sehingga tidak mudah lepas atau patah saat terjadi hentakan yang keras. Sedangkan ujung yang terpasang pada *plat body* harus terkancing dengan baik.
- i) Pengetesan *system anti-lock brake/anti breaking system* (ABS). Jika kendaraan dilengkapi dengan *system anti-lock brake/anti breaking system* (ABS), jangan tunggu sampai keadaan darurat, lakukan pengetesan dengan cara menghentikan mobil secara cepat. Sebaiknya pengetesan dilakukan pada jalan yang licin dan saat hujan di pelataran parkir yang kosong, untuk mengetahui apakah ABS berfungsi dengan baik ketika rem diinjak dengan sekuat-kuatnya.

2) Pada Saat Mengemudi

Ketika mengemudikan kendaraan di jalan umum, harus disadari bahwa harus berbagi jalan dengan orang lain. Untuk itu pengemudi harus tetap bersikap sopan, mentaati peraturan lalu lintas, dan tidak

terpancing dengan situasi di jalan, misalnya jangan terpancing pada orang yang memaksa ingin mendahului. Bintarto menyatakan, perbedaan waktu antara mengejar dan tidak mengejar tidak sampai 5 (lima) menit. Dengan mengejar, berarti kita sudah merisikokan diri kita ke dalam situasi yang berbahaya. Berikut ini adalah hal-hal yang perlu untuk diperhatikan pada saat mengemudikan kendaraan :

- a) Konsentrasi dan tenang dan jangan lakukan aktivitas yang dapat mengganggu konsentrasi mengemudi seperti menerima telepon atau bercanda yang berlebihan dan jangan terpancing untuk menyalip kendaraan lain secara kasar.
- b) Mengemudi dengan kedua tangan pada posisi jam 3 dan jam 9. Posisi ini direkomendasikan karena kemungkinan pengemudi untuk mengontrol mobil secara maksimum ketika harus bermanuver dengan cepat ketika menghindari kecelakaan. Kebiasaan yang salah dari pengemudi kendaraan roda empat adalah memegang lingkaran kemudi dengan satu tangan. Selain itu, kalau mobil hendak belok, telapak tangan biasanya di balik ke atas untuk memutar kemudi sehingga kemudi kedua tangan terhadap setir mobil menjadi tidak optimal. Cara lain untuk mengontrol kemudi yaitu dengan teknik yang sering digunakan pembalap, yaitu dengan mendekatkan jok dengan kemudi sehingga pergelangan tangan dapat diletakkan di kemudi, dengan

lengan terentang dan punggung bersandar di jok. Posisi ini dapat mencegah tangan cepat terasa lelah saat mengemudi, dan merupakan posisi optimum untuk melakukan manuver secara mendadak.

- c) Pandangan Mata (*Scanning*). Pada saat mengemudi harus diikuti dengan sikap berhati-hati dan berkonsentrasi, salah satunya adalah waspada terhadap situasi lalu lintas. Dengan melatih pandangan mata maka akan dapat memprediksi situasi yang akan terjadi di jalanan pada saat mengemudi, dan dapat merencanakan tindakan yang tepat ketika menghadapi kondisi yang berbahaya, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan.
- d) Menghindari bahaya. Bahaya merupakan sesuatu yang *omnipresent* (selalu mungkin terjadi), sedangkan keselamatan tidak dapat diterjemahkan secara sederhana sebagai ketidakadaan bahaya. Oleh karena itu keselamatan didefinisikan sebagai situasi dimana sistem berada dibawah kendali dan proses melukai tidak dimulai.

2.2.6 Ketentuan Pidana

- a. Menurut Undang-undang No.22 Tahun 2009.

(1) Pasal 310

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan :

- a. Kerusakan kendaraan dan/atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000,00- (satu juta rupiah).

- b. Korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.2.000.000,00- (dua juta rupiah).
- c. Korban luka berat, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.10.000.000,00- (sepuluh juta rupiah), dalam hal kecelakaan tersebut mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,00- (dua belas juta rupiah).

(2) Pasal 311

Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara dan keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.3.000.000,- (tiga juta rupiah). Dalam hal perbuatan tersebut mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan:

- Kerusakan kendaraan dan/atau barang, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp.4.000.000,00- (empat juta rupiah).
- Korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp.8.000.000,00- (delapan juta rupiah).
- Korban luka berat, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp.20.000.000,- (dua puluh juta rupiah), dalam hal kecelakaan tersebut mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).

- b. Menurut Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) menyebabkan mati atau luka-luka karena kealpaan.

(1) Pasal 359 KUHP

- Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

(2) Pasal 360 KUHP

- Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana

penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

- Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

2.2.7 Pengertian Tabrak Lari

Tabrak lari umumnya merupakan istilah dengan pengertian bahwa pelaku atau dalam hal ini pengemudi kendaraan bermotor meninggalkan korban kecelakaan lalu lintas dan ketika itu tidak menghentikan kendaraan yang dikemudikannya. Pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 231 Undang-undang No. 22 tahun 2009 wajib :

- Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya.
- Memberikan pertolongan kepada korban.
- Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia Terdekat; dan
- Memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Adapun dengan pengemudi kendaraan yang karena keadaan memaksa tidak dapat menghentikan kendaraan ataupun memberikan pertolongan kepada korban ketika kecelakaan lalu lintas terjadi

Keadaan memaksa dalam hal ini dimaksudkan bahwa situasi dilingkungan lokasi kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan diri

pengemudi, terutama dari amukan massa dan kondisi pengemudi yang tidak berdaya untuk memberikan pertolongan.

Terhadap hal tersebut maka pengemudi kendaraan bermotor segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat. Jika hal ini tidak juga dilakukan oleh pengemudi yang dimaksud maka berdasarkan Pasal 312 Undang-undang No. 22 tahun 2009 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp.75.000.000,- (tujuh puluh lima juta rupiah).

Bagi pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana berupa pidana penjara, kurungan, atau denda dan selain itu dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi (SIM) atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

Apapun kealpaan merupakan sesuatu yang sulit dihindarkan namun hendaknya anda selalu waspada ketika anda mengemudikan kendaraan anda dengan membatasi hal-hal yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena nyawa anda tidaklah sebanyak ketika anda bermain play station ataupun game racing lainnya. Ingat, keluarga ataupun orang-orang terdekat yang anda sayangi menunggu anda dirumah.

Macam-macam istilah hukum terkait pertanggung jawaban pidana tabrak lari :

- a. Pertanggung jawaban pidana dalam istilah asing tersebut juga dengan *teorekenbaardheid* atau *criminal responsibility* adalah

pertanggungjawaban yang menjurus kepada pemidanaan petindak dengan maksud untuk menentukan apakah seseorang terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atas suatu tindakan pidana yang terjadi atau tidak. Untuk dapat dipidananya si pelaku, disyaratkan bahwa tindak pidana yang dilakukannya itu memenuhi unsur-unsur yang telah ditentukan dalam Undang-undang. Dilihat dari sudut terjadinya tindakan yang dilarang, seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakan tersebut, apabila tindakan tersebut melawan hukum serta tidak ada alasan pembenaran atau peniadaan sifat melawan hukum untuk pidana yang dilakukannya. Dilihat dari sudut kemampuan bertanggungjawab, maka hanya seseorang yang mampu bertanggungjawab yang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Tindak pidana jika tidak ada kesalahan adalah merupakan asas pertanggungjawaban pidana, oleh sebab itu dalam hal dipidananya seseorang yang melakukan perbuatan sebagaimana yang telah diancamkan, ini tergantung dari soal apakah dalam melakukan perbuatan ini dia mempunyai kesalahan.

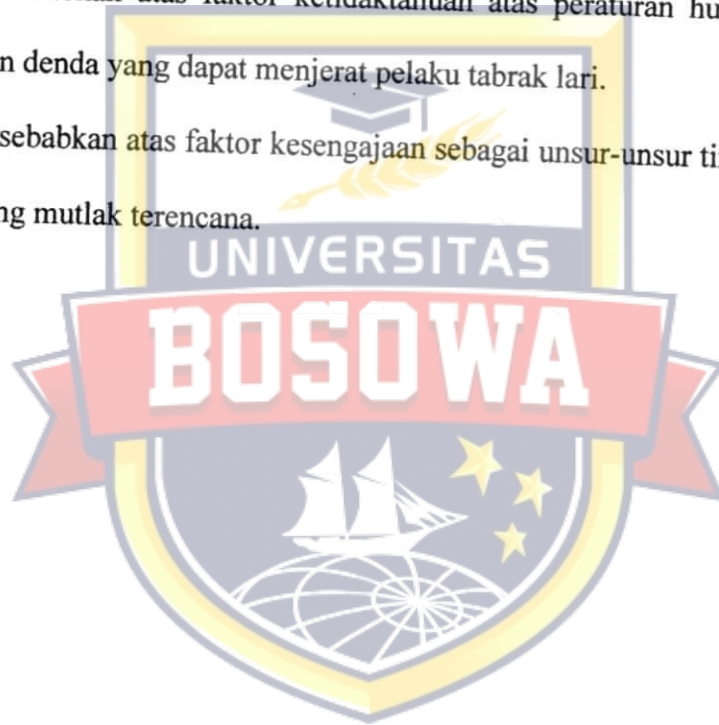
- b. Tabrak lari adalah pengemudi kendaraan bermotor yang di dalam aktifitasnya melakukan kelalaian yang menyebabkan orang lain terluka atau meninggal dunia dan kemudian tidak mempertanggungjawabkan perbuatan dengan cara melarikan diri atau menghindari dampak serius yang disebabkan oleh kelalaian tersebut.

- c. Tindak pidana tabrak lari adalah suatu perbuatan melawan Undang-undang yang dilakukan oleh manusia pengemudi kendaraan bermotor yang dilakukan oleh manusia pengemudi kendaraan bermotor di dalam aktifitasnya melakukan kelalaian yang menyebabkan orang lain terluka atau meninggal dunia dan kemudian tidak mempertanggungjawabkan perbuatannya dengan cara melarikan diri atau menghindari dampak serius yang disebabkan oleh kelalaiannya tersebut dan dapat dipertanggungjawabkan, yang oleh karena perbuatan tersebut maka akan dikenakan sanksi atau hukuman.
- d. Tindak pidana adalah suatu perbuatan melawan Undang-undang yang dilakukan oleh manusia dan dapat dipertanggungjawabkan, yang oleh karena perbuatan tersebut, maka akan dikenakan sanksi atau hukuman. Atau tindak pidana adalah perbuatan yang melanggar peraturan-peraturan pidana, diancam dengan hukuman oleh Undang-undang, dilakukan oleh seseorang dengan bersalah, dan baru dapat dipertanggungjawabkan. Tidak ada penjelasan tentang pengertian tabrak lari dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara jelas, namun bila dianalisis secara tata bahasa Indonesia, tabrak lari adalah pengemudi kendaraan bermotor yang didalam aktifitasnya melakukan kelalaian yang menyebabkan orang lain terluka atau meninggal dunia dan kemudian tidak

mempertanggungjawabkan perbuatan dengan cara melarikan diri atau menghindari dampak serius yang disebabkan oleh kelalaian tersebut.

Berdasarkan analisis secara factual dalam tinjauan di lapangan secara langsung ada beberapa faktor penyebab tabrak lari, yaitu :

- a. Disebabkan atas kejiwaan/psikologis yang tertekan karena perasaan takut mempertanggungjawabkan tindakan yang dianggap pidana.
- b. Disebabkan atas faktor ketidaktahuan atas peraturan hukum pidana dan denda yang dapat menjerat pelaku tabrak lari.
- c. Disebabkan atas faktor kesengajaan sebagai unsur-unsur tindak pidana yang mutlak terencana.



BAB 3

PEMBAHASAN

3.1 Faktor-faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Tabrak Lari

Pencatatan data kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk dianalisis guna menemukan penyebab kecelakaan lalu lintas, hingga upaya penanggulangan kecelakaan dapat dilakukan dengan tepat. Kecelakaan lalu lintas menurut Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan serta ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan, dan lingkungan.

Penerapan permodelan kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga fase waktu, yaitu sebelum kecelakaan (*pre-crash*), saat kecelakaan (*crash*), dan setelah kecelakaan (*post-crash*). Konsep ini digunakan untuk menilai cedera dan mengidentifikasi metode pencegahan. Setiap bagian dari manusia, kendaraan, lingkungan fisik dan sosial selalu berada pada dua keadaan, yaitu keadaan umum (*global state*) dan keadaan pada saat kejadian (*actual states*). Antara *actual states* dan *global state* terdapat hubungan yang saling ketergantungan, yakni keadaan pengemudi tergantung pada *global state* dari kendaraan dan lingkungan serta situasi dimana pengemudi harus bereaksi. Jika reaksi pengemudi tidak sesuai dengan *actual state* yang dihadapi saat itu, misalnya terlambat menginjak rem, maka akan timbul gangguan keseimbangan pada tiga

faktor tersebut. Hal ini mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan dampak yang tidak diinginkan.

Dari fakta di lapangan membuktikan bahwa masih banyak orang yang tidak memperdulikan atau mengutamakan keselamatan. Hal ini disebabkan oleh kurangnya perhatian dan tidak adanya kesadaran pelaku atau pengendara terhadap apa yang dilakukan itu berdampak fatal bagi dirinya sendiri ataupun orang lain. Berikut tabel penelitian di lapangan dan hasil wawancara :

Tabel
Data Kasus Kecelakaan Tabrak Lari Yang Ditangani Oleh Pihak Kepolisian Di Kota Pangkep

Tahun	Jumlah kasus	Lokasi	Nama Korban	Kronologi
2010	1	Jl. Poros Makassar - Pare pare (kampung Japing)	1.1 Saniasa 32 thn perempuan (meninggal dunia) dan Musakkir (luka berat)	Sebuah mobil dengan nomor polisi DD.1770 AD, yang pengendaranya belum diketahui dari arah selatan ke utara dengan kecepatan tinggi menabrak sebuah mobil APV dengan nomor polisis DD.387 D , yang sementara parkir dipinggir kiri jalan dari arah selatan ke utara.
	2	Jl. Poros Makassar - Pare pare (kampung lambangan) Kec.	1.2 Kahar 28 thn laki-laki (meninggal	Sebuah mobil yang diketahui identitasnya dari arah utara ke selatan

		Labakkang	dunia)	menabrak pejalan kaki , laki-laki Kahar dari arah yang sementara menyebrang jalan dari timur ke barat.
	3	Jl. Poros Makassar – Pare pare (kampung laikang) Ma’rang	1.3 Zainal 38 thn laki-laki (meninggal dunia)	Sebuah sepeda motor Vega R yang dikendarai Zainal dari arah utara ke selatan di tabrak dari arah belakang oleh sebuah mobil Mercedes dengan nomor polisi DD. 7988 SG yang pengemudinya melarikan diri.
2011	-	-	-	-
2012	1	Jl. Poros Makassar- Pare pare (kampung lembangan) Kec. Labakkang	1.4 Mudo 77 thn laki-laki (meninggal dunia)	Sebuah sepeda motor Yamaha Jupiter Z hijau menurut keterangan saksi , dengan nomor polisi DD. 2138 NR dari arah utara ke selatan menabrak pejalan kaki Mudo yang sementara menyebrang jalan.
	2	Jl. Poros Makassar – Pare pare	1.5 Sakka 28 thn laki-laki (meninggal dunia)	Sebuah sepeda motor Susuki Smash dengan nomor polisi DD. 3060. NP yang dikendarai oleh Sakka bergerak lurus dari utara ke selatan di serempet dengan sebuah

				mobil Hartop Merah (menurut keterangan saksi) dengan nomor polisi DD. 122 GB yang bergerak satu arah.
--	--	--	--	---

✓ Sumber Data : Penelitian Lapangan dan hasil Wawancara Tahun 2013

Dari hasil penelitian selama tiga tahun terakhir ini mulai dari tahun 2010 – 2012 ada 5 kasus kecelakaan tabrak lari dari Polisi Resort Pangkep, dimana pada tahun 2010 ada 3 kasus, tahun 2011 tidak ada, dan tahun 2012 ada 2 kasus. Melihat tabel di atas dimana dari kelima kasus kecelakaan tabrak lari tersebut tidak ada satupun kasus kecelakaan yang pelakunya ditemukan.

Menurut Kanit Laka Polisi Resort Pangkep Andre Bahctiar W. S., SI (wawancara tanggal 18 April 2013) adapun faktor yang menyebabkan terjadinya tabrak lari dimana pada saat kejadian, pelakunya melarikan diri yaitu :

- a. Faktor takut, dimana sipelaku takut akan dikeroyok oleh warga setempat, sehingga lebih memilih untuk melarikan diri.
- b. Tidak bertanggung jawab.
- c. Karena tidak menyadari telah menabrak orang lain.

Secara garis besar ada 5 faktor yang berkaitan dengan peristiwa kecelakaan lalu lintas,. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas meliputi faktor manusia, kendaraan, lingkungan, fisik, dan sosial.

a. Faktor Manusia

- 1) Usia pengemudi. Orang-orang yang berusia 30 tahun atau lebih cenderung memiliki sikap hati-hati dan menyadari adanya bahaya dibandingkan dengan yang berusia muda. Hal ini dikarenakan pada usia dewasa muda (18-24 tahun) terdapat sikap tergesa-gesa dan kecerobohan dan pada umur tersebut masih pengemudi pemula dengan tingkat emosi yang belum stabil.
- 2) Pendidikan mengemudi. Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap program peningkatan pengetahuan secara langsung dan secara tidak langsung terhadap tindakan. Pada umumnya pekerja yang berpendidikan rendah mempunyai ciri sulit untuk diajak bekerja sama dan kurang terbuka terhadap pembaharuan.
- 3) Kemampuan mengemudi. Kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh faktor yang saling berkaitan, yaitu keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan meliputi cara membelok atau merubah arah, cara mundur, cara mendahului kendaraan lain, cara mengikuti kendaraan lain serta mengendalikan kecepatan kendaraan yang dikemudikan melalui sistem gas, rem, dan perseneling.
- 4) Pengalaman mengemudi. Pengemudi yang berusia muda mempunyai keterampilan yang baik dalam mengemudi akan tetapi juga paling sering

terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena lebih dari 70% pengemudi tersebut adalah pemula

- 5) Tindakan. Faktor tindakan pengemudi yang kurang baik memegang peranan penting dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Karena kecelakaan dapat terjadi setiap saat dan sangat peka maka faktor kehati-hatian pengemudi sangatlah diperlukan. Gambaran kehati-hatian pengemudi menyangkut hal-hal seperti:
 - a) Melihat ke belakang sebelum keluar dari kendaraan atau memutar kendaraan
 - b) Melihat ke belakang sebelum membelok ke kiri.
 - c) Berhenti di jalan keluar atau perempatan sebelum memasuki jalan besar.
 - d) Memarkir kendaraan pada tempat yang tepat dan secara benar.
- 6) Kepemilikan SIM. SIM adalah bentuk penyerahan hak negara kepada pengemudi guna menjalankan kendaraan dan menggunakan jalan atau disebut berlalu lintas secara benar.

Menurut faktor-faktor pada pengemudi yang seringkali menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas adalah:

- 1) Lengah adalah melakukan kegiatan lain sambil mengemudi yang dapat mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengemudi, contohnya melihat ke samping, menyalakan rokok, mengambil sesuatu atau

berbincang-bincang di handphone saat mengemudikan kendaraan. Lengah dapat menyebabkan pengemudi menjadi kurang antisipasi dalam menghadapi situasi lalu lintas, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas.

- 2) Kelelahan akan mengurangi kemampuan pengemudi untuk dapat mengambil keputusan dengan cepat dan kesulitan berkonsentrasi. Kelelahan juga dapat mempengaruhi keseimbangan dan pandangan seseorang dalam berkendara. Kondisi lelah dapat menimbulkan risiko kecelakaan. Kelelahan menyebabkan pengemudi menjadi kurang waspada terhadap hal yang terjadi di jalan serta kurang mampu bereaksi dengan cepat dan aman pada saat situasi genting terjadi. Kelelahan pengemudi menyumbang lebih dari 25% kecelakaan. Kecepatan reaksi manusia berkisar antara 0,4 detik sampai 0,8 detik, namun kecepatan dapat berubah menjadi lambat apabila pengemudi lelah.
- 3) Mengantuk. Pengemudi yang mengantuk adalah pengemudi yang kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat dan atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat. (WHO, 2009). NHTSA (1998) menyatakan bahwa risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas terbesar disebabkan oleh pengemudi yang mengantuk.
- 4) Mabuk. Pengemudi dalam keadaan mabuk dapat kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkoba.

Pengemudi yang mengkonsumsi alkohol merasa mampu mengendarai kendaraan tetapi tidak dapat memperhatikan hal penting lainnya seperti *traffic light*, mobil dari samping atau pejalan kaki yang sedang menyebrang. Sedangkan pengemudi yang menggunakan obat-obatan dan narkoba merasa lemah, pusing dan mengantuk. Jika pengemudi menggunakan ganja, salah satu dari narkoba, akan mempengaruhi perhatian seseorang dan mengurangi kemampuan dalam memproses informasi yang diterima. Mengkombinasikan obat-obatan dengan alkohol akan mempengaruhi performa seseorang dalam berkendara dan berisiko tinggi menyebabkan kecelakaan dengan dampak yang cukup parah.

5) Tidak Tertib. Menurut data dari kepolisian faktor pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi yang kurang tertib berlalu lintas ini mencapai lebih dari 80% dari penyebab kecelakaan lalu lintas.

b. Faktor Penumpang

Tidak jarang akibat jumlah muatan, baik penumpang maupun barang yang berlebihan, terjadi kecelakaan lalu lintas. Secara psikologis, ada juga kemungkinan penumpang mengganggu pengemudi.

c. Faktor Pemakai Jalan

Semakin banyak ragam pemakai jalan, tidak menutup kemungkinan semakin banyaknya masalah lalu lintas yang dijumpai di jalan. Bukan hanya kendaraan saja yang berlalu lalang di jalanan tetapi juga dijumpai pejalan

- 7) Hujan, mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang menjadi lebih pendek karena lebatnya hujan .

3.2 Upaya Yang Dilakukan Oleh Polri Dalam Mengatasi Hambatan Pada Saat Menangani Kasus Tabrak Lari

Dari kelima kasus kecelakaan tabrak lari yang terjadi di Pangkep pada tiga tahun terakhir ini, belum ada satupun kasus yang pelakunya ditemukan. Menurut Kanit Laka Polisi Resort Pangkep Andre Bahctiar W. S., SI (wawancara tanggal 18 April 2013) yang menjadi kendala, atau hambatan dalam penyelidikannya yaitu :

a. Kendala Eksternal

1. meliputi kurangnya kesadaran dan pengetahuan masyarakat tentang arti penting dari penyidikan terhadap kasus kecelakaan lalu lintas.
2. Faktor luas wilayah juga berpengaruh terhadap penyidikan atau penyelidikan kasus kecelakaan lalu lintas yang juga memberikan suatu hambatan yang tidak sedikit,
3. Barang bukti (kendaraan bermotor) dimana masi atas nama pemilik pertama, sedangkan pelaku merupakan pemilik tangan kedua dari barang bukti kendaraan bermotor.

4. Selain itu, waktu kejadian dalam kasus kecelakaan tabrak lari juga sangat berpengaruh, yaitu antara yang terjadi siang hari dengan yang terjadi pada malam hari.

b. Kendala Internal

1. Dimana meliputi sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Unit Laka Lintas Polres Pangkep kurang memadai untuk mendukung kinerja Polri agar berjalan maksimal.
2. Selain itu luas wilayah di Kota Pangkep yang besar tidak didukung dengan jumlah personil anggota Polresta yang memadai.
3. Biaya yang mahal dalam proses penyidikan serta terbatasnya anggaran juga menjadi faktor kendala utama ditingkat internal bagi Polri.

Adapun upaya yang dilakukan oleh Polri untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan cara mencari alat bukti TKP, selain itu Polri juga dapat mengadakan penyuluhan kepada masyarakat tentang arti pentingnya kesaksian dari masyarakat, sedangkan untuk mengatasi luas wilayah kota Pangkep dengan cara mengoptimalkan jumlah personil yang ada dan menempatkannya di tempat-tempat yang sering terjadi kecelakaan, kemudian berkoordinasi dengan pihak Samsat untuk mencari dan menemukan identitas pemilik kendaraan bermotor yang digunakan pelaku. Sedangkan upaya untuk mengatasi terbatasnya dana yaitu dengan memaksimalkan dan mengoptimalkan sarana dan prasarana serta jumlah personil yang ada sehingga pihak Laka Lintas tidak harus lagi

menggunakan peralatan yang canggih dalam mengungkap kasus kecelakaan lalu lintas tabrak lari.

Tingginya jumlah kecelakaan melatarbelakangi lahirnya Undang-undang No.22 tahun 2009. Berkaitan dengan hal tersebut, berbagai program penanganan kecelakaan lalu lintas di jalan telah dilaksanakan oleh berbagai instansi baik pemerintah maupun swasta, melalui kegiatan-kegiatan antara lain penegak hukum, perekayasaan baik sarana maupun prasarananya, pendidikan dan penyuluhan, informasi baik melalui media cetak maupun elektronik, dan kegiatan penelitian.

Upaya-upaya yang berkaitan dalam rangka penanganan kecelakaan lalu lintas jalan pada berikutnya dapat dikelompokkan dalam 3 tahapan yaitu sebelum kejadian, pada waktu kejadian dan sesudah kejadian.

3.2.1 Tahapan Sebelum Kejadian

Pada umumnya kejadian kecelakaan lalu lintas tidak dapat diprediksi sejak dini, namun perlu kiranya semua pihak baik instansi pemerintah maupun swasta serta pengguna jalan perlu mengantisipasi guna mencegah terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan. Dari sudut pemakai jalan upaya yang dapat dilakukan adalah meningkatkan kesadaran hukum dan sopan santun dalam berlalu lintas. Di samping itu kendaraan yang digunakan haruslah memenuhi persyaratan layak jalan.

kecelakaan. Hasil yang konkrit dan maksimal terhadap beberapa hal pokok pembahasan yang berkaitan dengan keselamatan lalu lintas jalan adalah :

- a. Sistem informasi kecelakaan , di dalam pengelolaan sistem informasi kecelakaan lalu lintas jalan agar dapat dirumuskan secara jelas, baik yang menyangkut tentang sistem pendataan, pelaporan, maupun kejelasan wewenang dan tanggungjawab dari masing-masing instansi yang terlibat di dalam pengelolaan sistem informasi, sehingga dapat mempermudah dan memperlancar di dalam penanganan penanggulangan keselamatan.
- b. Penanganan korban, dalam rangka peningkatan pelayanan korban kecelakaan , hal yang perlu mendapat perhatian adalah bagaimana sistem penanganan yang memadai dapat diberikan, sehingga si korban mendapat pertolongan cepat, sedangkan terhadap si korban yang meninggal dunia mendapatkan pelayanan asuransi yang sesuai sebagaimana yang diharapkan sehingga dapat meringankan beban bagi yang mendapat musibah.

BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Dari kelima kasus kecelakaan tabrak lari yang terjadi di Pangkep pada tiga tahun terakhir ini, belum ada satupun kasus yang pelakunya ditemukan. Menurut Kanit Laka Polisi Resort Pangkep Andre Bahctiar W. S., SI (wawancara tanggal 18 April 2013) yang menjadi kendala, atau hambatan dalam menyelidikannya yaitu: Kendala Eksternal, meliputi kurangnya kesadaran dan pengetahuan masyarakat tentang arti penting dari penyidikan terhadap kasus kecelakaan lalu lintas. Faktor luas wilayah, barang bukti (kendaraan bermotor), dan juga waktu kejadian dalam kasus kecelakaan tabrak lari sangat berpengaruh, yaitu antara yang terjadi siang hari dengan yang terjadi pada malam hari. Sedangkan kendala internal meliputi sarana dan prasarana yang dimiliki oleh Unit Laka Lantas Polres Pangkep yang kurang memadai untuk mendukung kinerja Polri agar berjalan maksimal, selain itu luas wilayah di Kota Pangkep yang besar tidak didukung dengan jumlah personil anggota Polresta yang memadai, serta biaya yang mahal dalam proses penyidikan dan terbatasnya anggaran juga menjadi faktor kendala utama ditingkat internal bagi Polri.

Adapun upaya yang dilakukan oleh Polri untuk mengatasi kendala tersebut yaitu dengan cara mencari alat bukti TKP, selain itu Polri dapat mengadakan penyuluhan kepada masyarakat tentang arti pentingnya kesaksian dari masyarakat, sedangkan untuk mengatasi luas wilayah kota Pangkep dengan

cara mengoptimalkan jumlah personil yang ada dan menempatkannya di tempat-tempat yang sering terjadi kecelakaan, kemudian berkoordinasi dengan pihak Samsat untuk mencari dan menemukan identitas pemilik kendaraan bermotor yang digunakan pelaku. Sedangkan upaya untuk mengatasi terbatasnya dana yaitu dengan memaksimalkan dan mengoptimalkan sarana dan prasarana serta jumlah personil yang ada sehingga pihak Laka Lantas tidak harus lagi menggunakan peralatan yang canggih dalam mengungkap kasus kecelakaan lalu lintas tabrak lari.

4.2 Saran

- a. Adapun saran penulis yaitu perlunya upaya-upaya kongkrit yang dapat membantu pelaksanaan penyidikan, perlunya menambah kamera CCTV di tempat-tempat strategis yang sering terjadi kecelakaan untuk membantu tugas aparat dalam melakukan pengawasan lalulintas.
- b. Dalam menangani tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian di sidang pengadilan, maka diharapkan agar hakim dapat menjatuhkan pidana penjara terhadap terdakwa sebagaimana diatur dalam Pasal 359 KUHP juga Pasal 310 Undang-undang No. 29 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan agar pelaku menjadi jera dan lebih hati-hati dalam mengendarai kendaraan.
- c. Sebaiknya pengendara/pengemudi mengecek kendaraan terlebih dahulu sebelum memakainya karena kita harus lebih mengutamakan keselamatan dalam melakukan perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdoel Djamili. 2010. *Pengantar Hukum Indonesia*, Raja Grafindo Presda, Jakarta.
- Andi Hamzah. 2008. *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta.
- _____ 1993. *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Arikha Media Cipta, Jakarta.
- Departemen Kehakiman R. I. 1982. *Pedoman Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana*, Jakarta.
- Edo Rusyanto. 2010. *Hiruk pikuk Bersepeda Motor*, Tristar Kreasi, jogja.
- Kun Wahyu Wardana. 2009. *Hukum Asuransi Proteksi Kecelakaan Transportasi*, Mandar Maju, Bandung.
- Lilly Mulyadi. 2001. *Hukum Acara Pidana: Normatif, Teoretis, Praktik dan Permasalahannya*, Alumni, Jakarta.
- Moeljatno. 2002. *Asas-asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta.
- R. Soenarto Soerodibroto. 2003. *KUHP dan KUHP*, Rajawali Press, Jakarta.
- Resky. 2009. *Jenis-Jenis Kecelakaan Lahu Lintas*, Asara, Bandung.
- Sais Sugiarto. 2012. *Pengantar Hukum Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Sianturi, S. R. 1985. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Sitisoetami. 1992. *Pengantar Hukum Indonesia (PHI)*, Semarang.
- Sugangga. 1995. *Inti Sari Pengantar Hukum Indonesia (PHI)*, Semarang.
- Wisnubroto. Aloysius. Gregorius Widiartana. 2005. *Pembaharuan Hukum Acara Pidana*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Yulies Tiena Masriani. 2004. *Pengantar Hukum Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta.

Perundang-undangan

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana.





KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
RESORT PANGKEP
Jalan Cempaka No. 1 Pangkajene, 90611, Pangkep

SURAT KETERANGAN PENELITIAN

Nomor : 01 / IV / 2013 / Lantas.

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **ANDRE BACHTIAR W. S.SI.**
Pangkat / Nrp : **IPTU / 83061485**
 Jabatan : **KANIT LAKA POLRES PANGKEP**

Menyatakan bahwa berdasarkan surat pengantar penelitian Nomor : D.155 / FH / U-45 / IV / 2013, di sampaikan kepada Mahasiswa atas nama :

nama : **DODY YUDIAWAN**
Nomor Stb. : **4511060195**
Program Studi : **ILMU-ILMU HUKUM**
Bagian : **HUKUM PIDANA**

telah melakukan pengumpulan data dan informasi untuk menyelesaikan Skripsinya di Unit Laka Lantas Polres Pangkep.

Pangkajene, 18 April 2013.

MENGETAHUI :

KANIT LAKA POLRES PANGKEP



ANDRE BACHTIAR W. S.Si.
IPTU NRP 83061485



PENGADILAN NEGERI PANGKAJENE

Jl. Sultan Hasanuddin No. 38 Pangkajene
Telp. (0410) 21221-21224 Fax. 21221 Kode Pos. 90611

SURAT KETERANGAN PENELITIAN

Nomor : W22.U14 *1764* / HKM / VI / 2013 / PN. Pangkajene

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **RUSDIYANTO LOLEH, SH**
Nip : 19700914 199603 1 001
Jabatan : Ketua Pengadilan Negeri Pangkajene

Yang ini menerangkan bahwa nama yang tersebut dibawah ini :

Nama : **DODY YUDIAWAN**
Nomor Stb : 4511060195
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Pidana

Telah melakukan penelitian pada Pengadilan Negeri Pangkajene pada tanggal, 18 April 2013, untuk mendapatkan data / Informasi bagi penyusunan skripsi yang berjudul "**PENERAPAN HUKUM ACARA PIDANA DALAM PENANGANAN TABRAK LARI DI KEPOLISIAN RESORT PANGKAJENE KEPULAUAN**" sesuai dengan surat permohonan Penelitian dari Universitas 45 Makassar tanggal, 11 April 2013.

Demikian surat keterangan ini kami buat dengan sebenar-benarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pangkajene, 05 Juni 2013

KETUA PENGADILAN NEGERI PANGKAJENE



RUSDIYANTO LOLEH, SH
NIP. 19700914 199603 1 001