

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu lintas jalan merupakan salah satu sarana bagi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Namun guna memperlancar pembangunan, maka dibutuhkan suatu sistem lalu lintas jalan yang baik. Sebagai sarana penunjang dalam berjalannya lalu lintas yang baik, maka dibutuhkan pembangunan jalan raya yang baik. Jalan raya merupakan suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang di peruntukkan bagi lalu lintas, masyarakat dapat mempergunakannya untuk kepentingan primer, sekunder maupun tersier.¹Karena dengan adanya jalan raya tersebut maka, dapat memudahkan akses bagi masyarakat untuk berpindah tempat dalam rangka melakukan kegiatan untuk pemenuhan perekonomiannya. Namun lalu lintas tidak akan terasa bermanfaat apabila tidak diatur dan dikelola dengan baik. Tanpa adanya suatu lalu lintas yang di atur, maka dapat di bayangkan bagaimana sulitnya masyarakat dalam mengakses tempat-tempat yang hendak mereka tuju, baik itu untuk melaksanakan pekerjaannya atau pun aktifitas lainnya.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Sebagai bagian dari sistem transportasi

¹Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas*, 1990, Bandar maju, Bandung, hlm 1

nasional lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara².

Pentingnya sarana transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan seluruh pelosok negeri ini, bahkan sampai keluar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan suatu daerah ataupun negara yang berpotensi dan masih berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasil nya.³

Dalam bidang keprasaranaan transportasi, pada saat sekarang telah dibangun jalan alternatif, jalan tol, jalan layang, jalan di bawah tanah (*Under Pass*), jalan (terowongan) di bawah permukaan laut. Teknologi transportasi saat ini sudah semakin maju, modern dan canggih. Pada dasarnya kemajuan teknologi transportasi berupa peningkatan kecepatan (*faster speed*) dan perbesaran kapasitas muatan (*Bigger Capacity*). Kondisi fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi yang disediakan dan dioperasikan, terutama dalam transportasi perkotaan, memperlihatkan perkembangan yang makin maju, modern dan canggih, yang didukung oleh kemajuan teknologi transportasi,

²Tim Redaksi Nuansa Aulia, *Ketentuan Umum Penjelasan atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, 2012, Nuansa Aulia:Bandung. hlm 158.

³C.S.T. Kansil, dkk, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, 1995, P.T. Rineka Cipta: Jakarta. hlm

yang selalu memperlihatkan perubahan wajah yang makin maju, modern, dan canggih (*transportation is always changing face*), perubahan wajah transportasi menjadi lebih cantik dalam arti efektifitas dan efisiensinya.⁴

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin, transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari.⁵ Peran transportasi sangatlah besar bagi kelangsungan hidup manusia, sejak zaman dahulu transportasi sudah menjadi sarana bagi masyarakat untuk mempermudah mendapatkan segala kebutuhan dan bahkan menjadi sarana penunjang pertumbuhan ekonomi suatu masyarakat.

Transportasi merupakan urat nadi bagi perkembangan perekonomian dan sosial. Transportasi jalan raya yang efisien bergantung pada kinerja berbagai unsur, namun kinerja kepolisian lalu lintas adalah salah satu unsur penting dalam mengatur transportasi jalan raya agar terwujudnya suatu keamanan, kenyamanan dan keselamatan lalu lintas bagi para pengendara di jalan raya.

Dibalik semua manfaat yang diperoleh dari penggunaan lalu lintas dan transportasi darat, tentu terdapat juga berbagai permasalahan baik teknis maupun permasalahan sosial sampai permasalahan hukum yang timbul, bahkan yang sampai membahayakan keselamatan manusia. Salah satunya yaitu kecelakaan lalu lintas (*laka lant*). Menurut Pasal 1 angka 24 Undang-undang

⁴Raharjo Adi Sasmita dan Sakti Adji Adisasmita, *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan di Kota Besar (Jakarta)*, 2011, Graha Ilmu: Yogyakarta.

⁵<https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi> Diakses Pada Tanggal 3 April 2017

Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang di maksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah :

“ 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”.

Kecelakaan dapat disebabkan karena kelalaian pengemudi sendiri. misalnya, seorang pengemudi yang tidak fokus memperhatikan jalan dikarenakan mengantuk sehingga menabrak kendaraan lainnya. Faktor manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, hal tersebut terjadi karena adanya kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya.⁶ Kecerobohan pengemudi tersebut tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat bahkan tidak jarang menyebabkan korban meninggal dunia.

Masalah kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan sosial masyarakat. Persoalan yang di hadapi dewasa ini adalah terus meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Menurut data yang dikeluarkan oleh *World Health Organization (WHO)*, Indonesia menempati urutan kelima negara dengan angka kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas dan menjadi negara urutan pertama dengan kenaikan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang hingga mencapai lebih dari 80 persen.⁷

⁶<http://www.kompascommunity.com/index.php?fuseaction=home.detail&id=19806§ion=98> diakses pada tanggal 3 april 2017

⁷<http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/4/11/06/nem9nc-indonesia-urutan-pertama-peningkatan-kecelakaan-lalu-lintas>. Diakses Pada Tanggal 3 April 2017

Kecelakaan lalu lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan digolongkan menjadi 3 (tiga), yakni yang terdapat dalam Pasal 229: (1) Kecelakaan lalu lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan/atau barang, (2) Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, (3) kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia. Jika dikaitkan dengan kecelakaan lalu lintas sebagaimana tersebut diatas, baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang maupun berat adalah termasuk tindak pidana. Hal ini merujuk pada ketentuan Pasal 20 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

“ Perkara kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang termasuk kecelakaan lalu lintas berat. Bagi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas memiliki kewajiban; menghentikan kendaraan yang dikemudikannya, memberikan pertolongan kepada korban, melaporkan kecelakaan kepada pihak Kepolisian terdekat dan memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan. Setiap pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas wajib bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh korban, akan tetapi tanggung jawab ini tidak berlaku apabila ketentuan Pasal 234 ayat (3) UU LLAJ terjadi, yaitu :

1. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan pengemudi;
2. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau;
3. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan

Pengemudi telah bertanggung jawab dan telah terjadi perdamaian dengan keluarga korban, mengenai hal ini perlu melihat ketentuan Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi :

“ Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana “

Berdasarkan ketentuan diatas, dapat diketahui bahwa walaupun pengemudi telah bertanggungjawab atas kematian korban, tuntutan pidana terhadap dirinya tidak menjadi hilang. Oleh karena itu, kepolisian tetap melakukan penyidikan sesuai dengan Hukum Acara Pidana yang akan bermuara pada vonis hakim di pengadilan, pelaku yang lalai dijerat dengan Pasal 359 KUHP Jo Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam Pasal 359 KUHP menyatakan: “ Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”. Ini berkaitan dengan Pasal 360 ayat (1) dan (2) dengan akibat yang berbeda. Ayat (1) mengenai akibat luka berat, sedangkan ayat (2) akibatnya adalah luka sedemikian rupa. Dalam Pasal 310 UU LLAJ menyatakan :

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
2. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah).
3. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Apabila kita berbicara mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, perkara kecelakaan lalu lintas, serta pengaturannya di Indonesia, maka tidak terlepas pada peran dari aparat penegak hukum yaitu Kepolisian Negara Republik Indonesia. Kepolisian sebagai salah satu lembaga penyelenggara tugas dan fungsi pemerintahan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya juga harus berdasarkan legitimasi hukum yang berlaku. Dimana fungsi utama dari polisi adalah menegakkan hukum dan melayani kepentingan masyarakat umum. Sehingga dapat dikatakan bahwa tugas polisi adalah melakukan pencegahan terhadap kejahatan dan memberikan perlindungan kepada masyarakat⁸. Secara efisien kinerja Kepolisian perlu dipahami. Dalam

⁸Mahmud Mulyadi, *Kepolisian dalam sistem peradilan pidana*, 2009, USU press, Medan, hlm.40

penegakan hukum yang dilakukan oleh polisi lalu lintas, eksistensi polisi di tengah masyarakat bergantung kepada tingkah laku anggotanya.⁹

Pekerjaan dasar polisi lalu lintas adalah mengawasi lalu lintas, membantu menjaga agar sistem transportasi jalan raya berfungsi secara lancar dan efisien. Jika seseorang diijinkan untuk menggunakan jalan raya sesuka hatinya saja, maka yang akan terjadi adalah sebuah kekacauan dan ketidakstabilan dalam suatu negara. Jika kekurangan-kekurangan fatal yang terdapat pada sistem jalan dibiarkan begitu saja dan tidak dilaporkan serta tidak ada upaya untuk memperbaikinya, maka pada akhirnya lalu lintas akan berhenti sama sekali. Karena itu, tugas pengawasan lalu lintas pada dasarnya adalah menyediakan sistem transportasi dan lalu lintas bagi masyarakat dengan sebaik mungkin agar masyarakat secara bersama-sama dapat memanfaatkannya serta dapat meminimalisir bahaya yang mungkin terjadi.

Untuk mencapai tujuan ini, satuan lalu lintas yang memiliki wewenang dan pengetahuan yang memadai, harus melakukan patroli di jalan-jalan utama, bukan hanya untuk mendeteksi lokasi-lokasi yang bermasalah dan para pelanggarnya saja, namun juga untuk berjaga-jaga apabila terjadi suatu kondisi darurat sehingga dapat langsung memberikan bantuan kepada masyarakat/pengguna jalan yang membutuhkan.¹⁰ Jadi patroli lalu lintas adalah metode utama yang diterapkan oleh kepolisian dalam menjalankan tugas-tugas lalu lintas atau mengawasi berjalannya arus lalu lintas. Disamping itu Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui Kesatuan lalu lintasnya

⁹Romli Atmasismita, *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*, 2005, Refika Aditama:Bandung. hlm 127

¹⁰Andrew R. Cecil, et al, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, 2011Nuansa:Bandung, hlm. 28

memiliki fungsi penegakan hukum terhadap suatu perkara kecelakaan lalu lintas yang terjadi, terkhusus pada satuan lalu lintas polresta Padang dalam menangani kasus-kasus kecelakaan lalu lintas.

Terdapat beberapa langkah hukum yang dilakukan oleh penyidik dalam rangka penyidikan terhadap tindak pidana yang terjadi, termasuk terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan mati dan lukanya orang, yang terdapat pada Pasal 7 ayat (1) KUHAP yaitu :

Penyidik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf a karena kewajibannya mempunyai wewenang :

- a. Menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana;
- b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian;
- c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
- d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan;
- e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
- f. Mengambil sidik jari dan memotret seorang;
- g. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
- h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
- i. Mengadakan penghentian penyidikan;
- j. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Dengan adanya langkah-langkah hukum yang dapat dilakukan oleh penyidik ini, diharapkan dapat mempermudah satuan lalu lintas polresta Padang dalam menindak setiap kecelakaan yang terjadi di wilayah kota Padang.

Kota Padang merupakan salah satu daerah yang memiliki angka kecelakaan yang cukup tinggi, menurut data Unit Laka Lantas Polresta Padang, data kecelakaan lalu lintas di kota Padang pada tahun 2014 sebanyak 409 kasus, dengan jumlah korban meninggal dunia 60 orang, luka berat 273 orang

dan luka ringan sebanyak 454 orang. Pada tahun 2015 terjadi sebanyak 502 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 69 orang, luka berat sebanyak 276 orang, luka ringan sebanyak 539 orang. Pada tahun 2016 terjadi sebanyak 555 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 59 orang, luka berat sebanyak 308 orang, dan luka ringan sebanyak 564 orang.

Kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan tersebut didominasi oleh kendaraan sepeda motor sebanyak 70%, kendaraan mobil sebanyak 30% dan usia parakorban didominasi pada usia produktif, yaitu usia 20-30 tahun¹¹. Melihat data angka diatas maka dapat kita ketahui bahwa kota Padang Memiliki angka kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi dan bahkan mengalami peningkatan pada tiap tahunnya. Dengan banyaknya angka kecelakaan yang terjadi, maka Kepolisian Republik Indonesia melalui Satuan Lalu Lintas nya harus memiliki mekanisme penegakan hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang baik. Penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas di kota Padang pada tahun 2016 oleh Kepolisian Resort kota Padang dengan jumlah 555 kecelakaan, yang dapat diselesaikan yaitu 490 kasus, dengan ADR (*Alternative Dispute Resolution*) 473 kasus, melalui SP3 14 kasus, melalui P21 3 kasus.¹²

Data yang ditemukan bahwa penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polresta Padang didominasi dengan ADR (*Alternative Dispute Resolution*). Landasan yuridis diterapkannya pola penyelesaian kasus

¹¹Data dari Unit Laka Lantas Polresta Padang. Diperoleh tanggal 19 Juli 2017

¹²Data dari Unit Laka Lantas Polresta Padang, diperoleh pada tanggal 19 Juli 2017

tersebut yaitu Surat Kapolri No, Pol B/3022/XII/2009 tanggal 14 Desember 2009 tentang penanganan kasus melalui ADR (*Alternative Dispute Resolution*).

Selain Surat Kapolri diatas, terdapat juga Peraturan yang menjelaskan mengenai penerapan ADR yaitu Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Pedoman Dasar Strategi dan Implementasi Pemolisian Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Tugas Polri, pada bagian ketiga tentang strategi Polri Pasal 14 huruf (f) secara jelas dinyatakan bahwa kepolisian dapat melakukan penerapan *Alternative Dispute Resolution* (pola penyelesaian masalah sosial melalui jalur alternatif yang lebih efektif berupa upaya menetralsir masalah selain melalui proses hukum atau litigasi), seperti melalui upaya perdamaian.

Namun peraturan tersebut telah dicabut dan tidak berlaku lagi. Peraturan ini diganti dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2015 Tentang Pemolisian Masyarakat, pengaturan tentang penerapan mediasi terdapat pada Pasal 16, Pasal 17 ayat (1) huruf (e), Pasal 26 ayat (1) huruf (h) dan Pasal 27 ayat (1), namun dalam peraturan ini tidak secara jelas disebutkan tentang adanya upaya perdamaian. Maka dalam penulisan ini penulis nantinya akan juga membahas mengenai penerapan pola penyelesaian kasus tersebut.

Dari uraian tersebut dapat penulis cermati bahwa perkara lalu lintas berakibat matinya orang yang masuk ke pengadilan tidak banyak, jumlah perkara yang ditangani oleh pengadilan (P21) tidak sebanding dengan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan semakin meningkat dari tahun ke tahun.

Hal itu disebabkan karena adanya perdamaian yang dilakukan di Kepolisian, yaitu pada tingkat penyidikan antara kedua belah pihak dengan kesepakatan damai dimana pelaku memberikan suatu restitusi dengan suka rela kepada keluarga korban berupa sejumlah uang sesuai dengan kesanggupan, kemampuan ekonomi dan tingkat kesalahan baik pelaku maupun korban, secara umum sekurang-kurangnya Rp, 100.000,- (Seratus Ribu Rupiah) dan paling banyak sekitar Rp, 2.500.000,- (Dua Juta Lima Ratus Ribu Rupiah). Jumlah uang restitusi dimaksudkan untuk membantu korban, dan restitusi tersebut tidak pernah diajukan oleh keluarga korban, karena dirasakan tidak etis, berarti sungguh-sungguh atas kemauan, kemampuan dan kerelaan pembuat¹³. Namun yang seharusnya terjadi adalah dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana, sebagaimana dijelaskan di Pasal 235 ayat (1) dan (2). Sehingga menjelaskan bahwa proses penegakan hukum harus tetap di laksanakan sesuai dengan aturan beracara pidana yang berlaku walaupun sudah ada iktikad baik dari pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas berat tersebut untuk memberikan bantuan atau santunan bagi korban (Restitusi).

Pada penulisan skripsi ini, penulis membatasi kajian kepada pelaksanaan penyidikan oleh satuan lalu lintas polresta Padang terhadap perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya. Serta kendala apa saja yang ditemukan oleh pihak Satuan Lalu Lintas Polresta Padang dalam menangani

¹³Iswanto, *Restitusi Kepada Korban Mati atau Luka Berat Sebagai Syarat Pidana Bersyarat Pada Tindak Pidana Lalu Lintas Jalan*, 2002, Rajawali Pers : Jakarta, hlm 128

perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang yang terjadi di wilayah kota Padang.

Berdasarkan uraian pada latar belakang masalah di atas, maka dalam penulisan skripsi ini penulis mengambil judul : **“PELAKSANAAN PENYIDIKAN OLEH SATUAN LALU LINTAS TERHADAP PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS BERAKIBAT MATINYA ORANG (Di Wilayah Hukum Polresta Padang)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka dapat dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah Pelaksanaan Penyidikan yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas terhadap perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang yang terjadi di wilayah hukum Polresta Padang?
2. Apa saja hambatanyang ditemukan oleh satuan lalu lintas dalam rangka pelaksanaan Penyidikan terhadap perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang yang terjadi di wilayah hukum Polresta Padang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang hendak di capai dalam penulisan skripsi ini antara lain :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan penyidikan yang dilakukan oleh satuan lalu lintas polresta padang terhadap perkara kecelakaan lalu lintas

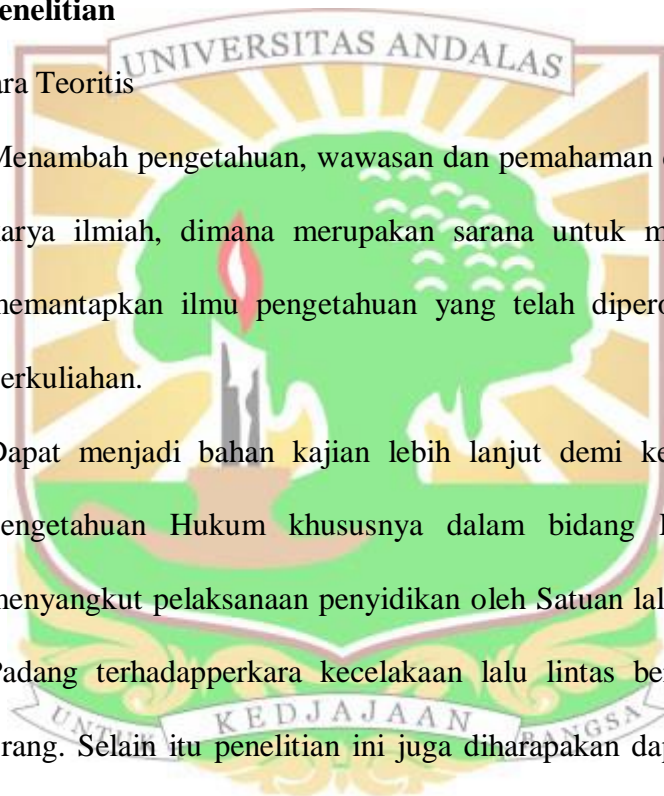
berakibat matinya orang yang terjadi di wilayah hukum Polresta Padang.

2. Untuk mengetahui kendala yang ditemui oleh satuan lalu lintas Polresta Padang dalam rangka pelaksanaan penyidikan terhadap perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang yang terjadi di wilayah hukum Polresta Padang.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

- a. Menambah pengetahuan, wawasan dan pemahaman dalam penulisan karya ilmiah, dimana merupakan sarana untuk memaparkan dan memantapkan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh pada masa perkuliahan.
- b. Dapat menjadi bahan kajian lebih lanjut demi kepentingan ilmu pengetahuan Hukum khususnya dalam bidang Hukum Pidana, menyangkut pelaksanaan penyidikan oleh Satuan lalu lintas Polresta Padang terhadap perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan bagi penyempurnaan dalam prakteknya dimana hal demikian telah tercapai secara maksimal karena faktor-faktor tertentu berdasarkan materi Hukum baik dalam Undang-undang (bahan Hukum Primer) maupun sumber-sumber kepustakaan lainnya (bahan Hukum Sekunder), sehingga dapat menjadi suatu ilmu pengetahuan bagi penulis dari hasil penelitian ini.



- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan peranan bagi perkembangan teoritis dalam lingkup Hukum Pidana.

2. Secara Praktis

- a. Guna memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Andalas.
- b. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan untuk menambah pengetahuan penulis mengenai bagaimana pelaksanaan penyidikan yang dilakukan oleh Satuan lalu lintas Polresta Padang terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang berakibat matinya orang.
- c. Untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi para pembaca dan agar masyarakat mengetahui mengenai upaya-upaya yang dilakukan oleh Satuan lalu lintas Polresta Padang dalam mengatasi hambatan-hambatan yang ditemukan dalam upaya penegakan Hukum terhadap perkara kecelakaan lalu lintas yang berakibat matinya orang.

E. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1. Kerangka Teoritis

a. Teori Penegakan Hukum

Menurut Purnadi Purbacaraka, penegakan hukum diartikan sebagai kegiatan menyeraskan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah/pandangan-pandangan menilai dari sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Berbeda dengan Soerjono Soekanto bahwa penegakan hukum

merupakan proses yang pada hakikatnya berupa penetapan *diskresi* yang menyangkut membuat keputusan yang tidak diatur oleh kaidah-kaidah hukum, tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi¹⁴. Diskresi merupakan suatu keputusan atau tindakan kepolisian yang dengan sadar tidak melakukan kewajiban atau tugasnya selaku penegak hukum berdasarkan alasan-alasan yang dapat dipertanggungjawabkan terhadap hukum itu sendiri.¹⁵

Penegakan Hukum yang dilakukan oleh aparaturnya menggunakan tindakan *preventif* dan tindakan *represif*. Penegakan Hukum *preventif* merupakan tindakan pencegahan suatu tindak pidana oleh penegak hukum, sementara tindakan *represif* adalah suatu tindakan oleh penegak hukum setelah terjadinya suatu tindak pidana yang bertujuan untuk memulihkan kembali keadaan sebelum terjadinya tindak pidana.

Menurut Soerjono Soekanto, faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum, yaitu:¹⁶

1). Faktor hukum itu sendiri berupa Undang – Undang

Yaitu peraturan perundang-undangan. Kemungkinannya adalah bahwa terjadi ketidakcocokan dalam peraturan perundang-undangan mengenai bidang kehidupan tertentu. Kemungkinan

¹⁴Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, 2011, Raja Grafindo Persada: Jakarta. hlm 6

¹⁵M.Faal, *Penyaringan Perkara Pidana Oleh Polisi*, 1991, Pradnya Paramita : Jakarta, hlm 18

¹⁶Soerjono Soekanto, *Op Cit.* hlm 8

lain adalah ketidakcocokan peraturan perundangan-undangan dengan Hukum tidak tertulis atau Hukum kebiasaan.

2) Faktor Penegakan Hukum

Yaitu pihak-pihak yang membentuk dan menetapkan aturan Hukum. Mentalitas petugas yang menegakkan hukum antara lain yang mencakupi hakim, polisi, pembela, petugas. Jika hukumnya baik tetapi mental penegak hukum nya tidak bertanggung jawab, maka bisa menyebabkan terjadinya gangguan dalam sistem hukum itu sendiri.

3) Faktor Masyarakat

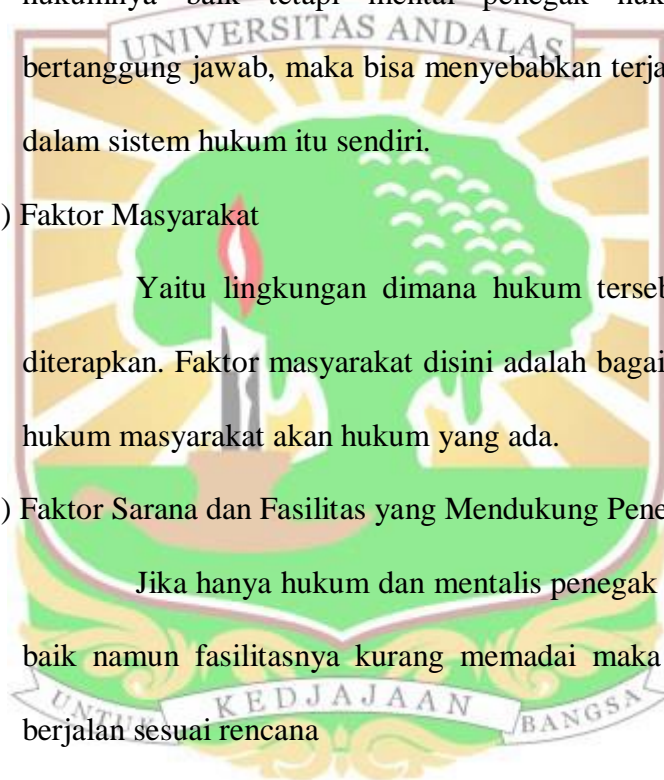
Yaitu lingkungan dimana hukum tersebut berlaku dan diterapkan. Faktor masyarakat disini adalah bagaimana kesadaran hukum masyarakat akan hukum yang ada.

4) Faktor Sarana dan Fasilitas yang Mendukung Penegakan Hukum

Jika hanya hukum dan mentalis penegak hukumnya yang baik namun fasilitasnya kurang memadai maka bisa saja tidak berjalan sesuai rencana

5) Faktor Kebudayaan

Sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Bagaimana hukum yang ada bisa masuk kedalam dan menyatu dengan kebudayaan yang ada sehingga semuanya berjalan dengan baik.



Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur daripada efektifitas penegak hukum.¹⁷

b. Penegakan Hukum di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

merupakan proses dilakukannya upaya untuk berfungsinya norma-norma hukum di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Norma-norma Hukum dalam penyelenggaraan Lalu Lintas telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sedangkan menurut Jend. Pol Drs. Kunarto, penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan adalah segala usaha dan kegiatan yang dilaksanakan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, agar Undang-undang dan ketentuan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan dapat ditaati oleh setiap pemakai jalan dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.¹⁸ Dalam upaya mendorong masyarakat mengikuti ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, ketentuan-ketentuan sanksi pidana kepada masyarakat/pengguna jalan yang melanggar ketentuan dalam peraturan perundang-undangan perlu ditegakkan.

¹⁷Ibid. hlm 9

¹⁸Asep Supriadi, *Kecelakaan Lalu Lintas dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Perspektif Hukum Pidana Indonesia*, 2014, P.T Alumni: Bandung. hlm 72

2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual menggambarkan hubungan antar konsep-konsep khusus yang ingin atau akan diteliti, suatu konsep bukan merupakan gejala yang akan diteliti, akan tetapi merupakan suatu abstraksi dari gejala tersebut. Gejala itu sendiri biasanya disebut fakta, sedangkan konsep merupakan suatu uraian mengenai hubungan-hubungan dalam fakta tersebut¹⁹.

Adapun untuk menghindari terjadi kesimpangsiuran mengenai pengertian dan penulisan dalam skripsi ini, maka disusunlah kerangka konseptual sebagai berikut :

a. Penyidikan

adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam Undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya. (Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana)

b. Satuan Lalu Lintas (Satlantas)

adalah unsur pelaksana tugas pokok fungsi lalu lintas pada tingkat Polres yang berada di bawah Kapolres. (Pasal 1 angka 20 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23

¹⁹Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, 2010, UI-Press: Jakarta. hlm 132

Tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor).

c. Lalu Lintas

adalah gerak kendaraan dan orang di ruang Lalu Lintas jalan. (Pasal 1 Angka 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

d. 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. (Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

e. Matinya Orang Lain

adalah sudah hilang nyawa tidak hidup lagi. (Kamus Besar Bahasa Indonesia)

F. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang diajukan, peneliti menggunakan metode penelitian hukum dengan pendekatan yuridis sosiologis yaitu pendekatan penelitian yang menekankan pada aspek hukum (peraturan perundang-undangan) berkenaan dengan pokok masalah yang akan dibahas, dikaitkan dengan kenyataan di lapangan atau mempelajari tentang hukum positif suatu objek penelitian dan

melihat praktek yang terjadi di lapangan.²⁰ Jadi penelitian ini dilakukan untuk mengkaji mengenai pelaksanaan penyidikan oleh satuan lalu lintas terhadap kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang (di wilayah hukum Polresta Padang).

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat *deskriptif*, yaitu dimana penelitian ini dimaksudkan untuk menggambarkan dan menjelaskan secara tepat sifat-sifat individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu atau untuk menentukan penyebaran suatu gejala dengan gejala lain di masyarakat.

3. Jenis dan Sumber Data

a. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh langsung dari lapangan. Dalam hal ini penulis memperoleh data dari Satuan Lalu Lintas Polresta Padang berupa hasil wawancara mengenai Pelaksanaan penyidikan oleh Satuan lalu lintas terhadap suatu perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang.

b. Data Sekunder

Data ini merupakan data yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan (*library Research*) berupa peraturan perundangan-undangan, buku-buku literatur serta karya-karya ilmiah yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas. Penelitian

²⁰Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, 2003, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm 167.

kepustakaan ini dilakukakn di perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas dan Perpustakaan Pusat Universitas Andalas.

Dari hasil penelitian data sekunder ini digunakan bahan-bahan hukum yang bersumber dari :

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan-bahan hukum yang berasal dari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian yang dibahas. Bahan hukum yang berkaitan dengan pokok permasalahan, antara lain :

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
- c. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP)
- d. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia .
- e. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- f. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Cara Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- g. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor.
- h. Peraturan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

2). Bahan Hukum Sekunder

Merupakan bahan Hukum yang memberi penjelasan mengenai bahan Hukum Primer yang berupa tulisan-tulisan yang terkait hasil penelitian dan berbagai kepustakaan dibidang Hukum. Bahan Hukum sekunder yang digunakan adalah Buku-

buku, Jurnal, Makalah-makalah, serta Karya Ilmiah lainnya yang berkaitan dengan Pelaksanaan penyidikan oleh satuan lalu lintas terhadap perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang.

3) Bahan Hukum Tersier

Bahan Hukum Tersier adalah bahan-bahan hukum yang memberikan informasi dan petunjuk terhadap bahan Hukum primer dan bahan Hukum sekunder. Dalam Penelitian ini, bahan Hukum tersiernya berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Hukum serta Ensiklopedia.

4. Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang akurat dan relevan dengan topik, maka penulis menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut :

a. Studi Dokumen

yaitu melalui kajian literatur/kepustakaan, dokumen peraturan perundang-undangan, surat-surat keputusan dan sumber tertulis lainnya yang ada kaitannya dengan kebutuhan data dan informasi pada penulisan penelitian ini.

b. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah mengumpulkan informasi dan data dengan bantuan berbagai macam material yang ada di perpustakaan, meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum

primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier²¹, dalam hal ini yang berkaitan dengan judul penelitian.

c. Wawancara

Teknik wawancara yang dilakukan adalah wawancara langsung dengan cara mendengarkan dan mencatat hasil wawancara yang telah didapatkan.

Metode wawancara yang digunakan adalah dengan pertanyaan dan wawancara yang diajukan secara verbal artinya wawancara bukan hanya merupakan proses tukar-menukar pembicaraan, tetapi merupakan proses untuk mendapatkan informasi dan wawancara tidak terbatas pada 2 (dua) orang saja, melainkan dapat melebihi.

Jenis wawancara pada penelitian ini adalah wawancara tidak terstruktur yaitu wawancara dilakukan dengan tidak menggunakan daftar pertanyaan yang mempunyai struktur tertentu tetapi selalu terpusat pada satu pokok permasalahan.²²Wawancara dilakukan dengan responden sebagai berikut :

- 1) Kepala Unit Kecelakaan Lalu Lintas (Kanit Lakalantas), Satuan Lalu Lintas Polresta Padang.
- 2) Salah seorang anggota Riksa Unit Laka Lantas Polresta Padang; dan
- 3) Salah seorang Penyidik Unit Laka Lantas Polresta Padang

²¹*Ibid*, hlm 68

²²*Ibid*, hlm 84

5. Pengolahan dan Analisis Data

a. Pengolahan Data

Data yang telah diperoleh dalam penelitian ini diolah dengan proses merapikan (*editing*). Kegiatan *editing* ini dilakukan untuk meneliti kembali dan mengoreksi atau melakukan pengecekan terhadap hasil penelitian yang penulis lakukan sehingga akan tersusun dan akan didapat suatu kesimpulan.

b. Analisis Data

Dalam mengolah data digunakan analisis Kualitatif. Metode Penelitian Kualitatif adalah metode penelitian Ilmu-ilmu sosial yang mengumpulkan dan menganalisis data berupa kata-kata (lisan maupun tulisan) dan perbuatan-perbuatan manusia serta peneliti tidak berusaha menghitung atau mengkuantifikasikan data kualitatif yang telah diperoleh dan dengan demikian tidak menganalisis angka-angka²³. Analisis Kualitatif dilakukan dengan menggambarkan data yang diperoleh dengan menjawab dan memecahkan setiap masalah-masalah atau pertanyaan berdasarkan teori-teori baik yang ada dalam buku, peraturan perundang-undangan maupun data-data yang diperoleh dari studi lapangan tentang pelaksanaan penyidikan oleh Satuan lalu lintas terhadap perkara kecelakaan lalu lintas berakibat matinya orang.

²³Afrizal, *Metode Penelitian Kualitatif (Sebuah Upaya Mendukung Penggunaan Penelitian Kualitatif Dalam Berbagai Disiplin Ilmu)*, 2015, Raja Grafindo Persada:Jakarta, hlm 13