

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perpindahan manusia dari satu tempat ke tempat lain untuk melakukan kegiatan sehari-hari merupakan hal yang tidak dapat dihindari. Transportasi merupakan suatu kebutuhan masyarakat untuk menjalankan kegiatan sehari-hari dengan menggunakan alat transportasi, baik menggunakan kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Sebagaimana diketahui, masyarakat modern menempatkan transportasi sebagai kebutuhan turunan, akibat aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya.¹

Banyak pilihan dan macam dari berbagai sistem transportasi, mulai dari transportasi laut, udara, dan darat. Jika dilihat dari banyaknya pengguna dan ragam jenisnya, transportasi daratlah yang cukup dominan. Transportasi darat memiliki banyak ragam pilihan mulai dari kendaraan tidak bermotor seperti sepeda, becak, dan gerobak. Kendaraan bermotor pada transportasi darat adalah sepeda motor dan mobil. Kesemuanya tersebut tidak lain tujuannya adalah untuk mendukung mobilitas orang serta barang guna memperlancar proses kehidupan bermasyarakat dan bernegara.²

¹*Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*, terdapat dalam <http://www.bin.go.id>, diakses pada 12 April 2016 Jam 02:11

² Agio V. Sangki, “*Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian Dalam Kecelakaan Lalu Lintas*”, artikel pada *Lex Crimen* edisi no.1 Vol.1, 2012, hlm. 33.

Salah satu masalah yang dihadapi beberapa Negara, khususnya di Indonesia dalam pemenuhan kebutuhan transportasi adalah kurangnya fasilitas yang disediakan pemerintah dalam sistem transportasi publik yang layak. Hal tersebut mengakibatkan kecenderungan masyarakat untuk memilih kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil untuk pemenuhan kebutuhan transportasi sehari-hari. Hal ini juga dipengaruhi oleh gencarnya berbagai bentuk promosi yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan penyedia kendaraan bermotor dan perusahaan *leasing* melalui sistem kredit yang terjangkau bahkan sampai pada masyarakat kalangan bawah sekalipun.

Tingginya minat masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi berdampak pada peningkatan pengguna jalan yang menimbulkan kemacetan di beberapa kota besar di Indonesia. Permasalahan kepadatan lalu lintas darat jika tidak diimbangi dengan tingkat kesadaran dan kepatuhan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas tentu akan banyak menimbulkan masalah seperti kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas dapat menimbulkan kerugian yang sangat besar bahkan tak jarang kita temukan kecelakaan lalu lintas yang berujung pada kematian.

Negara sebagai pelindung bagi masyarakat tentu harus meningkatkan pelayanan di bidang transportasi. Sudah kewajiban Negara untuk merancang sistem transportasi yang layak mulai dari persyaratan untuk dapat mengendarai kendaraan bermotor hingga melakukan kontrol terhadap pertumbuhan kendaraan bermotor. Untuk memenuhi hal tersebut, pemerintah

bekerjasama dengan lembaga Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) telah mengatur ketentuan mengenai lalu lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan masa sekarang ini.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 77 ayat (3) menerangkan bahwa untuk pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang bisa didapat dari pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri. Selanjutnya pada Pasal 78 ayat (1) menyebutkan bahwa pihak yang berhak menyelenggarakan kegiatan pendidikan dan pelatihan mengemudi adalah lembaga yang telah mendapatkan izin dan terakreditasi dari Pemerintah.

Kementerian Perhubungan di pemerintah pusat, dinas perhubungan di pemerintah daerah adalah lembaga Negara yang berwenang menyelenggarakan urusan perhubungan. Berkaitan dengan proses pendidikan dan pelatihan mengemudi, Kementerian Perhubungan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 1994 Pasal 2 diatur tentang³ :

³Undang-Undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan PP RI nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan, ctk. Pertama, Kesindo Utama, Surabaya, 2012, hlm 84

“Penyelenggaraan pendidikan mengemudi kendaraan bermotor dapat dilaksanakan oleh :

- a. Pemerintah;
- b. Badan hukum Indonesia; atau
- c. Perorangan warga Indonesia

Di lingkungan masyarakat saat ini, yang nampak semakin marak adalah kegiatan usaha di bidang pendidikan non-formal, khususnya pada kegiatan usaha penyedia jasa kursus, seperti bimbingan-bimbingan keterampilan. Berbagai jenis kursus yang disediakan oleh penyedia jasa diantaranya yaitu kursus berbahasa asing, kursus komputer, kursus menjahit, dan juga kursus mengemudi mobil.

Kursus mengemudi mobil di Indonesia mengalami kemajuan yang sangat pesat dalam beberapa tahun terakhir. Tidak hanya bagi kalangan pengusaha, para *public figure* pun juga ikut ambil bagian mendirikan kursus belajar mengemudi. Seorang atlet di bidang otomotif, Rifat Sungkar, pada tahun 2015 juga mendirikan sebuah lembaga kursus mengemudi yang dibuka untuk masyarakat luas. Pria yang kini menjadi duta *safety driving* Indonesia itu, menjelaskan lembaga yang didirikannya bertujuan untuk mengedukasi pengemudi.⁴

⁴ Ekawan Raharja, *Rifat Sungkar Resmikan Sekolah Berkendara Aman Dan Efisien*, terdapat dalam <http://otomotif.metrotvnews.com>, diakses pada 12 April 2016 Jam 01:48

Dengan adanya jasa kursus mengemudi mobil ini, masyarakat sebagai pengguna jasa dapat dengan instan dan mudah untuk tahu bagaimana cara mengemudikan mobil yang tentunya didampingi oleh tenaga pengajar yang disebut instruktur. Dalam pelatihan mengemudi mobil, pengguna jasa yang disebut siswa belajar, didampingi oleh seorang instruktur yang ditugaskan oleh pihak penyedia jasa kursus untuk mengajar dan mendampingi siswa belajar selama pelatihan mengemudi mobil berlangsung.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Km.36 Tahun 1994 tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan bermotor disebutkan bahwa syarat kendaraan yang digunakan dalam praktek latihan mengemudi haruslah dilengkapi dengan tanda bertuliskan latihan, rem tambahan yang dioperasikan oleh instruktur dan kaca spion tambahan.⁵ Hal tersebut dirasa kurang memberikan jaminan keselamatan bagi siswa belajar, instruktur, maupun pengguna jalan lainnya yang dapat berakibat pada kecelakaan lalu lintas. Terlebih lagi tidak ada rute tetap yang disediakan oleh pihak penyedia jasa guna sebagai *safety rute* untuk pemula. Semakin besar potensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas pada saat pelatihan mengemudi mobil mengingat digunakannya jalan umum sebagai tempat untuk latihan.

⁵Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : Km 36 Tahun 1994 Tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan Bermotor, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Jakarta, 21 Mei 1994, hlm.2

Pada dasarnya siswa belajar pada kursus mengemudi adalah orang yang tidak mempunyai pengetahuan akan bagaimana cara mengemudikan mobil dan juga orang yang ingin memperlancar cara mengemudikan mobil.

Dalam pelaksanaan pelatihan kursus mengemudi mobil ini, kerap terjadi kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang terjadi pada saat pelatihan contohnya mobil yang digunakan dalam pelatihan menabrak kendaraan pengguna jalan lain. Hal tersebut tentu menimbulkan kerusakan pada mobil kursus maupun kendaraan pengguna jalan lain dan tak jarang yang berujung pada kematian. Salah satu contoh kasus dalam pelatihan mengemudi mobil dialami oleh Martina. Martina mengalami kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian sebesar ratusan juta rupiah. Kecelakaan bermula saat mobil Toyota Avanza ber-nopol AB 8289 DN yang dikemudikan Martina Wahyuningsih, 35, warga Plurugan, Tirtonirmolo, Kasihan itu melaju dari timur hendak belok ke selatan. Dalam waktu bersamaan, mobil Suzuki Carry pickup ber-nopol AB 9489 DN yang dikemudikan Supriyadi, warga Bibis, Bangunjiwo, Bantul menyusul dari belakang.⁶ Diketahui bahwa pada saat terjadinya kecelakaan tersebut merupakan hari pertama Martina berada di balik kemudi. Polres Bantul mengungkapkan bahwa mobil yang dikemudikan tersebut adalah milik Lembaga Pelatihan Mengemudi di Yogyakarta.

⁶<http://www.harianjogja.com/baca/2011/11/17/belajar-nyetir-martina-terlibat-kecelakaan-beruntun-150578>, diakses pada 13 April 2016 Jam 10:59

Penyedia jasa kursus melalui instruktur yang ditunjuk untuk mendampingi peserta kursus tersebut, selain bertugas untuk memberikan pelatihan mengenai tata cara berkendara yang baik dan memenuhi aturan berkendara juga memiliki tanggung jawab penuh terhadap keselamatan peserta kursus dan pengguna jalan yang lain. Hal ini telah ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 79 :

“(1) Setiap calon Pengemudi pada saat belajar mengemudi atau mengikuti ujian praktik mengemudi di Jalan wajib didampingi instruktur atau penguji.

(2) Instruktur atau penguji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertanggung jawab atas pelanggaran dan/atau Kecelakaan Lalu Lintas yang terjadi saat calon Pengemudi belajar atau menjalani ujian.”

Dalam pelaksanaan latihan mengemudi peran instruktur dalam mengawal dan memberikan arahan terhadap peserta mengemudi sangatlah besar. Instruktur dituntut untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu dari sekian permasalahan yang dihadapi oleh setiap Negara di dunia yang memiliki jumlah penduduk yang sangat besar, terutama pada kota-kota metropolitan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang tidak diperkirakan dan tidak disengaja

melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan / atau kerugian harta benda.

Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Umumnya kecelakaan lalu lintas khususnya lalu lintas darat disebabkan oleh faktor kelalaian manusia. Banyak pengemudi kendaraan bermotor yang mengabaikan rambu-rambu dan tata cara berkendara yang baik dan benar.

Pada tahun 2015, tercatat sebanyak 290 kasus kecelakaan dengan kerugian material mencapai Rp92 juta. Kebanyakan korban mengalami luka berat sebanyak 277 orang sisanya mengalami luka ringan hingga meninggal dunia. Kasus paling banyak terjadi di Kota Bantul hingga 46 kejadian.⁷

Angka kecelakaan di Kota Yogyakarta pada tahun 2015 mengalami peningkatan. Dalam Data Unit Kecelakaan Lalu Lintas Sat.Lantas Yogyakarta Polresta Yogyakarta tahun 2015, tercatat terjadi peningkatan mencapai 32 persen dari tahun 2014. Tahun 2013 tercatat ada 528 kecelakaan lalu lintas kemudian mengalami penurunan di tahun 2014. Pada 2014 tercatat kecelakaan lalu lintas ada 496. Namun angka kecelakaan mengalami peningkatan pada tahun 2015.⁸

⁷ Bhekti Suryani, *Belasan Anak Tewas Di Jalanan Akibat Kecelakaan*, terdapat dalam <http://www.harianjogja.com>, diakses pada 12 April 2015 Jam 01:34

⁸ Akb, *Angka Kecelakaan Di Kota Yogya Tahun Ini Meningkat 32 Persen*, terdapat dalam <http://jogja.tribunnews.com>, diakses pada 12 April 2016 Jam 2:04

Mengingat tingginya angka kecelakaan yang terjadi, khususnya di daerah Yogyakarta. Pelatihan mengemudi yang diadakan oleh kursus mengemudi tentu dirasa akan menimbulkan resiko yang cukup besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas jika tidak dilakukan pengawasan yang sangat ketat.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan analisis yang lebih mendalam mengenai tanggung jawab Negara dalam mengakomodasi pelatihan dalam mengemudikan kendaraan serta mengetahui pihak mana yang seharusnya bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan kematian. Untuk itu penulis mengambil judul **PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DALAM PRAKTEK PENDIDIKAN DAN PELATIHAN MENGEMUDI YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN ORANG LAIN KARENA KELALAIAN.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka permasalahan yang akan dikemukakan dalam skripsi ini adalah :

1. Bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap instruktur dalam pendidikan dan pelatihan mengemudi apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain ?

2. Bagaimana pertanggungjawaban pidana terhadap siswa belajar dalam pendidikan dan pelatihan mengemudi apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini diantara lain :

1. Untuk mengetahui bentuk peraturan pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian akibat kelalaian dalam proses pendidikan dan pelatihan mengemudi.
2. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian akibat kelalaian dalam proses pendidikan dan pelatihan mengemudi.

D. Manfaat Penelitian

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah wacana dan menjadi bahan masukan pustaka untuk mengkaji bentuk-bentuk pendidikan dan pelatihan mengemudi.

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih pemikiran pada Negara agar dapat berperan aktif untuk melindungi warga negaranya dalam menjaga ketertiban lalu lintas yang baik dan benar.

E. Tinjauan Pustaka

Sesuai dengan tema yaitu Pertanggungjawaban Pidana Peserta Kursus Mengemudi Yang Mengakibatkan Kematian Orang Lain Akibat Kelalaiannya, maka baiknya kita mengetahui terlebih dahulu mengenai apa dasar dari permasalahan tersebut.

1. Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelayanan lalu lintas adalah hak setiap warga Negara. Adanya kekurangan dalam pelayanan lalu lintas dapat disebabkan oleh adanya system pelayanan yang sangat buruk. Dengan demikian sangat dibutuhkan suatu arutan perundang-undangan yang menjamin terlaksananya system pelayanan lalu lintas yang terjamin bagi masyarakat.

Di dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimaksud untuk memberikan jaminan dan landasan bagi peraturan mengenai system pelayanan lalu lintas bagi seluruh masyarakat. Pada intinya Undang-Undang ini mengatur berbagai hal pokok tentang lalu lintas yaitu :

- a. Sistem angkutan lalu lintas, angkutan jalan dan juga sarana prasana lalu lintas dan angkutan jalan.

- b. Upaya perlindungan bagi pengemudi, pengguna jalan, kendaraan serta pengelolaannya untuk mencapai keteraturan lalu lintas.
- c. Ketentuan pidana bagi pengemudi, pengguna jalan serta pihak yang menyalahi aturan dalam berlalu lintas.

2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 36 Tahun 1994 tentang Pendidikan Mengemudi Kendaraan Bermotor.

Kelangsungan lalu lintas angkutan jalan dalam pelaksanaannya diatur oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Mengingat hal tersebut dan demi menciptakan ketertiban lalu lintas maka Kementerian Perhubungan mengeluarkan peraturan mengenai pendidikan mengemudi kendaraan bermotor.

Dalam peraturan ini diatur mengenai tata cara pelaksanaan pendidikan mengemudi kendaraan bermotor khususnya bagi masyarakat yang ingin mendapatkan Surat Ijin Mengemudi (SIM).

3. Tindak Pidana

Hukum mengatur masyarakat secara patut dan bermanfaat dengan menetapkan apa yang diharuskan ataupun yang dibolehkan dan sebaliknya.⁹ Dalam hukum pidana, melanggar atau tidak mematuhi apa yang sudah

⁹ Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, ctk. Keempat, P.T. Alumni, Bandung, 2010, hlm. 111.

ditetapkan dalam hukum berarti perbuatan itu merupakan sebuah tindak pidana. Pembentuk undang-undang kita telah menggunakan perkataan *strafbaarfeit* untuk menyebutkan apa yang kita kenal sebagai tindak pidana di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tanpa memberikan sesuatu penjelasan mengenai apa yang sebenarnya yang dimaksud dengan perkataan *strafbaarfeit* tersebut.¹⁰

Di dalam kepustakaan kita juga sering menjumpai perkataan-perkataan lain untuk menyebut apa yang dimaksud dengan *strafbaarfeit*, yakni *delictum* dalam bahasa Latin, *delict* di dalam bahasa Belanda, *delikt* di dalam bahasa Jerman, *delit* di dalam bahasa Prancis atau delik di dalam bahasa Indonesia.¹¹ Selain itu terjemahan *strafbaarfeit* ke dalam bahasa Indonesia juga dikenal dengan istilah lain misalnya tindak pidana, peristiwa pidana, perbuatan yang boleh dihukum, perbuatan pidana dan sebagainya.

Prof. Teguh Prasetyo berpendapat bahwa istilah tindak pidana menunjukkan pengertian gerak-gerik tingkah laku dan gerak gerik jasmani seseorang. Hal-hal tersebut terdapat juga seseorang untuk tidak berbuat, akan tetapi dengan tidak membuatnya dia, dia telah melakukan tindak pidana.¹² Jadi suatu tindak pidana tidak hanya mengatur tentang apa yang tidak boleh atau

¹⁰ P.A.F. Lamintang, *Dasar-dasar Hukum Pidana Indonesia*, Ctk. Ketiga, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997, hlm. 181.

¹¹ *Ibid.* hlm 192

¹² Teguh Prasetyo, *Hukum Pidana*, Ctk. Pertama, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 47.

dilarang untuk dilakukan, tetapi juga mengatur mengenai tentang apa yang tidak boleh atau dilarang untuk tidak dilakukan.

Van Hamel merumuskan *strafbaarfeit* sebagai kelakuan orang (*menselijke gedraging*) yang dirumuskan dalam *wet*, yang bersifat melawan hukum, yang patut dipidana (*strafwaardig*) dan dilakukan dengan kesalahan.¹³

Simons menerangkan, bahwa *strafbaarfeit* adalah kelakuan (*handeling*) yang diancam dengan pidana, yang bersifat melawan hukum, yang berhubungan dengan kesalahan dan yang dilakukan oleh orang yang mampu bertanggung jawab.¹⁴

Berkaitan dengan kemampuan bertanggung jawab, salah satu asas hukum pidana menyatakan *geen straf zonder schuld, ohne schuld keine strafe*, bahwa tidak dipidana jika tidak ada kesalahan. Maka pengertian tindak pidana itu sendiri terpisah dengan yang dimaksud dengan pertanggungjawaban pidana. Seseorang dikatakan telah melakukan suatu tindak pidana apabila ada hubungan antara sikap batin pelaku dengan akibat yang ditimbulkan karena perbuatannya tersebut. Jadi, untuk

¹³ I Made Widnyana, *Asas – asas Hukum Pidana*, Ctk. Pertama, Fikahati Aneska, Jakarta, 2010, hlm. 35.

¹⁴ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Ctk. Kedelapan, Rineka Cipta, 2008, hlm. 61.

pertanggungjawaban pidana, tidak cukup dengan adanya delik saja, tetapi juga harus ada kesalahan dari pelaku.¹⁵

Untuk dapat dipidananya suatu perbuatan yang dilakukan oleh pelaku, harus diperhatikan juga syarat-syarat yang muncul dari bagian umum kitab undang-undang atau asas hukum yang umumnya diterima. Syarat ini dinamakan unsur tindak pidana.

4. Delik *Culpa*

Delik *Culpa* atau dalam hukum pidana dikenal dengan kealpaan (kelalaian) adalah perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Meskipun pada umumnya bagi kejahatan-kejahatan diperlukan adanya kesengajaan, tetapi terhadap sebagian dari padanya ditentukan bahwa disamping kesengajaan itu orang juga sudah dapat dipidana bila kesalahannya berbentuk kealpaan.¹⁶ Kealpaan terdapat apabila seseorang tetap melakukan perbuatan itu meskipun ia telah mengetahui atau menduga akibatnya.¹⁷ Contoh delik *culpa* yaitu pasal 359 KUHP yang berbunyi “*Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun*”.

¹⁵ I Made Widnyana, *Op. cit.*, hlm. 36.

¹⁶ *Ibid.*, hlm 214.

¹⁷ Leden Marpaung, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, ctk. Kedua, Sinar Grafika, Jakarta, 2005, hlm. 25.

Undang-undang tidak memberi definisi apakah kelalaian itu. Hanya memori penjelasan mengatakan, bahwa kelalaian (*culpa*) terletak antara sengaja dan kebetulan. Bagaimanapun juga *culpa* itu dipandang lebih ringan dibanding dengan kesengajaan.¹⁸

Van Hamel mengatakan bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu :

- 1) Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana disharuskan oleh hukum.
- 2) Tidak mengadakan penghati-hatian sebagaimana diharuskan oleh hukum.¹⁹

5. Pertanggungjawaban Pidana

Dasar pertanggungjawaban pidana adalah kesalahan. Dalam arti sempit kesalahan dapat berbentuk sengaja (*opzet*) atau lalai (*culpa*).²⁰ Secara istilah pertanggungjawaban pidana berarti memiliki dua kata yaitu pertanggungjawaban dan pidana. Dasar kata pertanggungjawaban adalah tanggung jawab. Tanggung jawab diartikan sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dan sebagainya.²¹ Seseorang dikatakan secara

¹⁸ Andi Hamzah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, ctk. Keempat, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm.133.

¹⁹ Moeljatno, *Op.cit*, hlm 217.

²⁰ H.M. Rasyid Ariman dan Fahmi Raghil, *Hukum Pidana*, Ctk. Pertama, Setara Press, Malang, 2015, hlm. 205.

²¹ Desy Anwar, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Amelia, Surabaya, 2003, hlm. 450

hukum bertanggungjawab untuk suatu perbuatan tertentu adalah bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatan yang berlawanan.²²

Dalam pembahasan sebelumnya telah dikatakan bahwa perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya suatu perbuatan dengan tindak pidana. Moeljatno, menjelaskan mengenai konsep pertanggungjawaban pidana ini bergantung pada apakah dalam melakukan perbuatan ini dia mempunyai unsur kesalahan.²³

Dalam hukum pidana konsep *liability* atau pertanggungjawaban itu merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan.²⁴ Menurut pandangan tradisional, di samping syarat-syarat objektif melakukan perbuatan pidana, harus dipenuhi pula syarat-syarat subjektif atau syarat-syarat mental untuk dapat dipertanggungjawabkan dan dijatuhkan pidana kepadanya.²⁵

Van Hamel berpendapat bahwa orang yang mampu bertanggung jawab itu harus memenuhi tiga syarat yaitu :

- a) Mampu untuk menginsyafi makna dan akibat sungguh-sungguh dari perbuatannya sendiri.
- b) Mampu untuk menginsyafi bahwa perbuatannya itu bertentangan dengan ketertiban masyarakat.

²² Jimly Asshiddiqie dan Ali Safaat, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Ctk. Kedua, Konstitusi Press, Jakarta, 2012, hlm.56.

²³ Moeljatno, *Op.cit*, hlm. 165.

²⁴ Erdianto Effendi, *Hukum Pidana Indonesia Suatu Pengantar*, ctk. Pertama, Bandung, 2011, hlm. 107.

²⁵ *Ibid.*

- c) Mampu untuk menentukan kehendaknya dalam melakukan perbuatan.²⁶

Simons berpendapat bahwa mampu bertanggung jawab adalah mampu untuk menginsyafi sifat melawan hukumnya perbuatan dan sesuai dengan keinsyafan itu mampu untuk menentukan kehendaknya.²⁷

Maka untuk dapat mempertanggungjawabkan perbuatannya melalui hukum pidana, seseorang haruslah terbukti memenuhi unsur kesalahan dan juga menyadari secara insyaf terhadap tindak pidana yang telah dilakukannya.

F. Metode Penelitian

Agar penulis dapat menjawab rumusan masalah yang diangkat dalam penulisan skripsi ini, maka penulis akan melakukan penelitian dengan pendekatan perundang-undangan dan dikaitkan dengan pendekatan secara konseptual.

Bahan hukum dalam penelitian ini adalah:

1) Bahan Hukum Primer

Terdiri dari Undang-Undang dan peraturan yang berlaku di Indonesia, yaitu :

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

²⁶ Tolib Setiady, Pokok – Pokok Hukum Penitensier Indonesia, ctk. Pertama, Alfabeta, Bandung, 2010, hlm. 159.

²⁷ *Ibid.*

- b. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 1994

2) Bahan hukum sekunder, seperti buku buku yang membahas tentang asas-asas hukum pidana, lalu lintas dan yang terkait.

3) Bahan hukum tersier, seperti kamus dan ensiklopedia.

Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah :

1) Studi pustaka, penelitian ini Penulis lakukan dengan membaca dan mengkaji berbagai literatur, jurnal dan hasil penelitian hukum yang relevan dengan tema dalam penulisan skripsi ini.

2) Studi dokumen, dilakukan dengan mengkaji peraturan perundang-undangan terkait yang berhubungan dengan masalah penelitian.

3) Penelitian Lapangan, dilakukan dengan metode wawancara dengan nara sumber terkait atau pembicaraan langsung dan terbuka dalam bentuk tanya jawab.

Data yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan maupun penelitian lapangan akan dianalisis secara analisis kualitatif. Artinya penelitian yang menghasilkan data deskriptif analisis yaitu data yang diperoleh dari responden

baik secara lisan maupun secara tertulis diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh.

G. Kerangka Skripsi

Untuk mempermudah penulisan dan lebih mengetahui proses gambaran dalam hasil skripsi ini, maka pembahasan akan dibagi menjadi empat bab yang disambungkan oleh satu alur pemikiran sebagai berikut :

BAB I : sebagai pendahuluan dalam skripsi ini dikemukakan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : sebagai penjelasan umum mengenai landasan teori tentang definisi tanggung jawab Negara dalam mengakomodasi pendidikan dan pelatihan mengemudi.

BAB III : sebagai tinjauan umum mengenai bentuk-bentuk kecelakaan yang diakibatkan oleh peserta pelatihan mengemudi beserta tanggung jawab pidana apabila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa orang lain.

BAB IV : sebagai penutup yang berisi kesimpulan dan rekomendasi dari semua pembahasan hasil penelitian penulis.