Justice Pro: Jurnal Ilmu Hukum
ISSN 2684-6896 (Online) 2338-9516 (Print)
Volume 7 Number 2, December 2023
https://ejurnal.yossoedarso.ac.id/index.php

PENERAPAN HUKUM PIDANA TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN ORANG LAIN (Studi pada Putusan Nomor: 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG)

Wahyu Nur Fadillah[1]; Iskandar Laka[2]; Ruslin[3]
[123]Fakultas Hukum, Universitas Yos Soedarso Surabaya
Email: iskandarlaka@yahoo.com

Abstract

This study examines the application of criminal law to traffic violations resulting in another person's death and analyzes judicial reasoning in sentencing, using Decision Number 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG as a case study. The research is motivated by persistent traffic disorder in Indonesia, reflected in frequent violations such as running red lights, not wearing helmets, using mobile phones while driving, and driving against traffic behaviors that often lead to serious accidents. The findings indicate that in Decision 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG, the court established the elements of (i) "any person," (ii) "negligent driving of a motor vehicle," and (iii) "causing a traffic accident resulting in another person's death," supported by witness testimonies, physical evidence, and medical reports (visum et repertum). Sentencing considerations relied on objective factors (the legal sequence and consequences), subjective factors (the defendant's personal circumstances and record), and aggravating and mitigating circumstances, aiming to ensure proportionality between culpability, harm, and the purposes of punishment.

Keywords: *traffic violations; negligence (culpa); judicial considerations*

Abstrak

Penelitian ini mengkaji penerapan hukum pidana terhadap pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian orang lain serta pertimbangan hakim dalam menjatuhkan pidana, dengan studi kasus Putusan Nomor 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG. Latar belakang penelitian didasarkan pada rendahnya tingkat ketertiban berlalu lintas di Indonesia yang ditunjukkan oleh tingginya pelanggaran, seperti menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, menggunakan telepon genggam saat berkendara, dan melawan arus, yang kerap berujung pada kecelakaan lalu lintas. Hasil kajian menunjukkan bahwa dalam Putusan 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG, majelis hakim menilai unsur "setiap orang", "karena kelalaiannya mengemudikan kendaraan bermotor", dan "mengakibatkan kecelakaan yang menyebabkan orang lain meninggal dunia" terbukti berdasarkan rangkaian fakta, keterangan saksi, barang bukti, dan *visum et repertum.* Pertimbangan pemidanaan didasarkan pada aspek objektif (kronologi dan akibat), subjektif (riwayat terdakwa), serta alasan memberatkan dan meringankan, sehingga putusan diarahkan pada proporsionalitas antara kesalahan, akibat, dan tujuan pemidanaan.

Kata kunci: pelanggaran lalu lintas; kelalaian (culpa); pertimbangan hakim

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Kondisi lalu lintas di berbagai wilayah Indonesia masih jauh dari kata tertib. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya kendaraan yang tidak taat pada rambu-rambu lalu lintas seperti menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, mengoperasikan *handphone* saat berkendara bahkan mengemudi dengan melawan arah. Kondisi ini

menunjukkan bahwa kesadaran untuk taat terhadap peraturan lalu lintas dari masyarakat masih kurang. Oleh karena itu, pemerintah membuat membuat peraturan seputar lalu lintas dan jalan raya yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adanya peraturan tersebut diharapkan membuat masyarakat tertib dalam berlalu lintas dan ramah terhadap para pengguna jalan serta jera terhadap sanksi yang diberikan (Prabowo 2021).

Pada sisi lain, kondisi di lapangan masih ditemukan banyak masyarakat yang melanggar lalu lintas. Terdapat sepuluh pelanggaran lalu lintas yang paling sering terjadi, antara lain: menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak menyalakan lampu kendaraan, tidak membawa surat kelengkapan berkendara, melawan arus, melanggar rambu-rambu lalu lintas, menerobos jalur busway, penggunaan kendaraan yang tidak memperhatikan aspek keselamatan, tidak menggunakan spion dan berkendara melewati trotoar. Tidak jarang, adanya pelanggaran terhadap lalu lintas membuat banyak pihak dirugikan, salah satunya adalah menyebabkan kecelakaan dan menyebabkan kematian pada orang lain.

Menurut WHO, kecelakaan lalu lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun. Dalam hal ini, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh banyak faktor namun yang paling dominan adalah faktor manusia. Hampir semua kejadian kecelakaan lalu lintas didahului dengan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku maupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pula pura-pura tidak tahu. Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena kealpaan berasal dari sikap batin dari seorang pengemudi kendaraan, dalam hal ini kecelakaan juga bisa terjadi karena pengemudi kendaraan saat mengendarai kendaraan dalam keadaan mengantuk atau sedang sakit, sedang dibawah pengaruh alkohol sehingga tidak jarang menimbulkan kecelakaan lalu lintas (Prabowo 2017).

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-undang No. 22 tahun 2009 (UU LLAJ). Tindak pidana pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan diatur dalam Undang-undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan-ketentuan mengenai kelalaian atau kealpaan yang menyebabkan korbanya meninggal dunia diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) Buku Kedua tentang Kejahatan Bab XXI Pasal 359, yang berbunyi sebagai berikut "barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau kurungan paling lama 1 (satu) tahun.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti tertarik untuk melakukan kajian mendalam terkait dengan pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian orang lain dengan mengambil studi kasus pada Putusan Nomor 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG. Putusan tersebut menunjukkan bahwa terdakwa atas nama Sakdullah Bin M. Sukemi dinyatakan bersalah karena menyebabkan orang lain meninggal dunia, sebagaimana diatur dalam Pasal 310 (4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Terdakwa Sakdullah Bin M. Sukemi dinyatakan bersalah atas kealpaannya dalam mengemudi dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia yaitu korban Tri Sutrisno usia 30 tahun.

2. Rumusan Masalah

1) Bagaimana penerapan hukum terhadap tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian orang lain?
2) Bagaimana pertimbangan hukum oleh hakim dalam menjatuhkan pidana pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kematian orang lain pada Putusan Nomor 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG?

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian yuridis normatif yang menekankan pada norma-norma hukum dengan menganalisa peraturan perundang-undangan terkait (Isnaini and Wanda 2017). Pendekatan masalah yang digunakan adalah *Statute Approach,* pendekatan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan yang bersangkut paut dengan permasalahan (isu hukum) yang sedang dihadapi (Isnaini and Utomo 2019) dan *Conseptual Approach,* yaitu pendekatan yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum (Marzuki 2008).

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu berupa bahan hukum primer, bahan hukum sekunder (Hatta 2020). Bahan hukum primer terdiri atas semua produk hukum, baik nasional maupun internasional (Isnaini and Utomo 2019). Bahan hukum sekunder terdiri atas karya ilmiah berupa jurnal, baik jurnal nasional maupun jurnal internasional yang berhubungan dengan tema yang dikaji. Semua data dalam penelitian ini diperoleh melalui studi pustaka. Analisis dalam penelitian ini dilakukan melalui penafsiran terhadap peraturan perundang-undangan dan melalui sistematika hukum (Hatta Isnaini Wahyu Utomo 2019).

PEMBAHASAN

1. Penerapan Hukum terhadap Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas yang Menyebabkan Kematian Orang Lain

Hukum pidana merupakan bagian penting dari sistem hukum yang mengatur perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh negara dan disertai ancaman sanksi pidana bagi pelanggarnya. Dalam konteks hukum pidana, terdapat beberapa masalah pokok yang menjadi perhatian utama, yaitu tindak pidana, kesalahan, pidana dan pemidanaan, serta korban (Jayanti 2020). Suatu pidana hanya dapat dijatuhkan apabila terpenuhi syarat pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*), baik menurut pandangan monistis yang menganggap pertanggungjawaban pidana melekat pada tindak pidana, maupun pandangan dualistis yang memisahkannya. Meskipun berbeda secara teoritis, kedua pandangan tersebut sepakat bahwa pertanggungjawaban pidana merupakan syarat mutlak penjatuhan pidana (Laka 2019).

Sanksi pidana memiliki peranan sentral dalam hukum pidana karena mencerminkan nilai-nilai sosial dan budaya masyarakat. Pidana pada hakikatnya merupakan bentuk penderitaan atau nestapa yang dijatuhkan secara sah oleh negara kepada seseorang yang melanggar norma hukum. Namun, pidana tidak semata-mata dimaksudkan sebagai penderitaan, melainkan juga sebagai sarana pembinaan, pencegahan, dan perlindungan masyarakat. Pemidanaan harus berdasarkan asas

legalitas sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP, yang menyatakan bahwa tidak ada perbuatan yang dapat dipidana kecuali berdasarkan ketentuan undang-undang yang telah ada sebelumnya (Salim 2018).

Pemidanaan memiliki beberapa karakteristik, antara lain bersifat memaksa, dilakukan atas nama negara, diberikan kepada pelanggar hukum, serta ditentukan melalui putusan pengadilan. Tingkat dan jenis pidana yang dijatuhkan berkaitan erat dengan berat ringannya perbuatan, motif pelaku, serta kepribadian pelaku itu sendiri. Dalam perkembangannya, tujuan pemidanaan tidak lagi hanya bersifat pembalasan atau penjeraan, melainkan juga diarahkan pada tujuan yang lebih rasional dan manusiawi, seperti rehabilitasi dan resosialisasi pelaku agar dapat kembali menjadi anggota masyarakat yang baik (Sugiarto, Rijal, and Agustina, n.d.).

Dalam Rancangan KUHP Nasional, tujuan pemidanaan dirumuskan secara eksplisit dalam Pasal 50, yang menegaskan bahwa pemidanaan bertujuan untuk mencegah terjadinya tindak pidana, memasyarakatkan terpidana, menyelesaikan konflik, memulihkan keseimbangan sosial, serta membebaskan rasa bersalah terpidana. Pemidanaan tidak dimaksudkan untuk merendahkan martabat manusia, melainkan sebagai sarana perlindungan masyarakat dan pembinaan pelaku (Sugiarto 2020).

Pertanggungjawaban pidana erat kaitannya dengan konsep kesalahan. Dalam hukum pidana dikenal asas "tiada pidana tanpa kesalahan" (*geen straf zonder schuld)*. Artinya, seseorang hanya dapat dipidana apabila pada saat melakukan perbuatan pidana ia mempunyai kesalahan, baik berupa kesengajaan (*dolus*) maupun kelalaian (*culpa*). Dalam konteks kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian, kesalahan pelaku umumnya berbentuk kelalaian, bukan kesengajaan (Feryliyan 2019).

Kelalaian (culpa) diartikan sebagai kurang hati-hati atau kurang mengambil tindakan pencegahan yang seharusnya dilakukan. KUHP mengatur delik kelalaian yang mengakibatkan kematian atau luka-luka dalam Pasal 359 dan Pasal 360. Dalam delik ini, kematian atau luka berat tidak dimaksudkan oleh pelaku, tetapi terjadi sebagai akibat dari sikap kurang hati-hati, misalnya mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi atau tidak mematuhi aturan lalu lintas (Budiawan and A. 2020).

Dalam ilmu hukum pidana, dikenal perbedaan antara kealpaan yang disadari (conscious negligence) dan kealpaan yang tidak disadari (*unconscious negligence*). Pada kealpaan yang disadari, pelaku mengetahui adanya risiko dari perbuatannya, tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi. Sedangkan pada kealpaan yang tidak disadari, pelaku seharusnya dapat menyadari risiko tersebut, namun tidak memikirkannya sama sekali. Perbedaan ini penting dalam praktik peradilan, terutama dalam perumusan dakwaan dan penilaian tingkat kesalahan pelaku (Hoemijati, Pamuji, and Hartanto 2020).

Tolok ukur kelalaian dalam hukum pidana bukanlah kehati-hatian tertinggi yang mungkin dilakukan, melainkan standar kehati-hatian yang berlaku umum dalam masyarakat. Untuk menjatuhkan pidana, kelalaian tersebut harus merupakan kelalaian yang serius atau berat, bukan kelalaian ringan. Hakim memiliki peran penting dalam menilai apakah suatu perbuatan dapat dikategorikan sebagai kelalaian yang patut dipidana (Prasetyo 2020b).

Dalam konteks lalu lintas, kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat tergolong sebagai kecelakaan lalu lintas berat. Sebelum

berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), pelaku kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian dijerat dengan Pasal 359 KUHP. Namun, setelah berlakunya UU LLAJ, ketentuan khusus dalam undang-undang tersebut digunakan berdasarkan asas lex specialis derogat lex generalis, yang menyatakan bahwa aturan khusus mengesampingkan aturan umum.

UU LLAJ mengatur secara rinci sanksi pidana bagi pelaku kecelakaan lalu lintas. Pasal 310 mengatur sanksi bagi kecelakaan yang terjadi karena kelalaian, dengan ancaman pidana yang meningkat seiring dengan tingkat keparahan akibat yang ditimbulkan, mulai dari kerusakan kendaraan, luka ringan, luka berat, hingga meninggal dunia. Sementara itu, Pasal 311 mengatur sanksi bagi pengemudi yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan secara membahayakan, dengan ancaman pidana yang lebih berat apabila perbuatannya mengakibatkan luka berat atau kematian.

UU LLAJ juga memberikan definisi mengenai luka berat dan luka ringan. Luka berat mencakup kondisi seperti hilangnya fungsi pancaindra, cacat berat, gangguan daya pikir dalam waktu lama, atau luka yang memerlukan perawatan inap lebih dari 30 hari. Ketentuan ini sejalan dengan pengaturan luka berat dalam Pasal 90 KUHP.

Selain ancaman pidana, UU LLAJ mengatur kewajiban pengemudi yang terlibat kecelakaan lalu lintas, antara lain menghentikan kendaraan, memberikan pertolongan kepada korban, melaporkan kejadian kepada kepolisian, dan memberikan keterangan yang diperlukan. Apabila kewajiban tersebut tidak dilaksanakan tanpa alasan yang sah, pelaku dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 312 UU LLAJ.

Pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas tidak hanya dapat dijatuhi pidana penjara, kurungan, atau denda, tetapi juga pidana tambahan, seperti pencabutan Surat Izin Mengemudi dan kewajiban ganti kerugian kepada korban. Hal ini menunjukkan bahwa sistem pemidanaan dalam hukum lalu lintas menganut pendekatan ganda (*double track system*), yang mengombinasikan pidana dengan tindakan administratif atau perdata (Laka 2020).

Secara keseluruhan, pengaturan dan penerapan sanksi pidana terhadap tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian bertujuan untuk memberikan efek jera, melindungi masyarakat, serta mendorong terciptanya ketertiban dan keselamatan lalu lintas. Meskipun kecelakaan lalu lintas pada umumnya tidak diinginkan dan sulit diprediksi, keberadaan aturan hukum yang tegas diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan kehati-hatian masyarakat dalam berlalu lintas, sehingga angka kecelakaan dan korban jiwa dapat diminimalkan.

2. Pertimbangan Hukum Oleh Hakim Dalam Menjatuhkan Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Yang Menyebabkan Kematian Orang Lain Pada Putusan Nomor 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG

Perkara ini bermula dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada Jumat, 25 November 2011 sekitar pukul 03.30 WIB di Jalan Raya Desa Surodadi, Kecamatan Gringsing, Kabupaten Batang. Terdakwa Sakdullah Bin M. Sukemi, sopir bus PO Garuda Mas B 7536 IW, membawa penumpang dari Kreyo (Jawa Barat) menuju Sragen (Jawa Tengah). Terdakwa sempat berhenti di Rumah Makan Anugerah Indramayu selama kurang lebih 30 menit, kemudian melanjutkan perjalanan hingga memasuki wilayah

Batang pada dini hari dengan kondisi jalan beraspal baik, cuaca gerimis, dan arus lalu lintas sepi.

Jaksa Penuntut Umum mengajukan dakwaan kumulatif:

1. Dakwaan Kesatu: melanggar Pasal 310 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 karena kelalaian mengemudi yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia (korban: kernet bus, Tri Sutrisno, 30 tahun).
2. Dakwaan Kedua: melanggar Pasal 310 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 karena kelalaian mengemudi yang mengakibatkan orang lain luka-luka (korban: Andi Purwoko, Suwandi, Suliyem, Musmin, Nur Khasan).

Fakta kejadian menurut uraian dakwaan dan pemeriksaan persidangan menunjukkan bahwa terdakwa tidak konsentrasi dan baru menyadari adanya truk gandeng L 8141 UZ yang mogok/terparkir di lajur kiri sekitar jarak ±5 meter. Walaupun terdakwa berupaya mengerem, jarak terlalu dekat sehingga bus menabrak bagian kanan belakang truk. Akibatnya, kernet bus meninggal dunia dan beberapa penumpang mengalami luka-luka.

Hakim menguatkan fakta tersebut melalui keterangan saksi-saksi, antara lain:

a. Saksi Teguh Budiman: menerangkan adanya kecelakaan, lokasi titik tabrak, pecahan kaca, goresan pada aspal, serta keterangan bahwa tidak ada bekas rem di TKP.
b. Saksi Agus Supriyanto (pengemudi truk): menjelaskan truk mogok karena kerusakan kompresor angin, berhenti di lajur kiri, memasang tanda bahaya (dedaunan), kernet mencari traficon, dan saksi tidak mendengar klakson atau rem—hanya benturan keras.
c. Saksi Katini (dibacakan): melihat bus melaju dengan kecepatan tinggi, jarak saksi sekitar 4 meter dari TKP, kondisi sepi dan gerimis, serta tidak mendengar klakson atau rem.

Selain saksi, alat bukti juga berupa barang bukti (bus, STNK, SIM B II terdakwa) dan *Visum et Repertum*. Visum korban meninggal menunjukkan adanya kekerasan benda tumpul, perdarahan telinga, jejas dada, dan patah tulang pada beberapa bagian tubuh hingga berujung kematian pada 25 November 2011. Visum korban luka memperlihatkan berbagai luka robek, lecet, dan dugaan patah tulang.

Terdakwa dalam keterangannya membenarkan dakwaan. Ia mengakui mengemudi bus dengan kecepatan rata-rata ±70 km/jam, melihat truk mogok dari jarak sekitar 5 meter, tetapi tidak dapat mengantisipasi sehingga terjadi tabrakan. Ia juga mengakui terdapat penumpang yang luka dan kernet meninggal dunia.

Dalam pembuktian, Majelis Hakim menilai unsur Pasal 310 ayat (4) terpenuhi melalui tiga unsur:

1. Setiap orang: terdakwa adalah subjek hukum yang identitasnya sesuai dakwaan dan mampu bertanggung jawab.
2. Karena kelalaiannya mengemudi kendaraan bermotor: kelalaian dipahami sebagai kurang hati-hati/tidak ada penduga-dugaan atas akibat. Hakim menilai terdakwa tidak konsentrasi dan tidak memiliki kehati-hatian memadai, meskipun berpengalaman lama dan mengenal rute.
3. Mengakibatkan kecelakaan yang menyebabkan orang lain meninggal dunia: ada hubungan sebab-akibat antara kelalaian terdakwa, kecelakaan, dan kematian korban yang dibuktikan visum (Prasetyo 2020c).

Setelah dakwaan kesatu terbukti, hakim melanjutkan dakwaan kedua Pasal 310 ayat (2), dengan unsur yang pada dasarnya sama untuk "setiap orang" dan "kelalaian", lalu menilai unsur akibat luka terbukti berdasarkan visum korban luka. Dengan demikian, terdakwa dinyatakan terbukti sah dan meyakinkan melakukan tindak pidana karena kelalaiannya mengemudikan kendaraan bermotor mengakibatkan orang lain meninggal dunia dan mengalami luka (Prasetyo 2019).

Hakim juga menyatakan tidak terdapat alasan pembenar atau pemaaf, sehingga terdakwa harus bertanggung jawab pidana. Dalam menentukan pidana, hakim mempertimbangkan faktor memberatkan yaitu perbuatan terdakwa membahayakan keselamatan orang lain dan menimbulkan duka bagi keluarga korban. Sedangkan factor yang meringankan terdakwa memiliki tanggungan keluarga dan belum pernah dihukum. Masa penahanan dikurangkan dari pidana yang dijatuhkan, terdakwa tetap ditahan, dan barang bukti dikembalikan karena masih bernilai ekonomis serta digunakan pihak yang berhak.

Struktur pertimbangan bersifat normatif-formal dan mengikuti pola pembuktian unsur Putusan ini menunjukkan pola klasik pertimbangan hakim pidana: a) memeriksa dakwaan; b) memeriksa alat bukti; c) menguji unsur delik satu per satu; d) menyimpulkan terbukti; e) menilai ada/tidaknya alasan pemaaf/pembenar; f) baru menentukan pidana. Ini membuat putusan terlihat "rapi" dan mudah ditelusuri. Hakim juga memakai definisi dalam UU LLAJ (misalnya definisi kecelakaan lalu lintas) untuk memperkuat argumentasi unsur (Prasetyo 2020a).

Kelalaian (culpa) dibangun dari kombinasi fakta objektif dan inferensi sikap batin. Kelalaian pada dasarnya adalah kondisi batin, tetapi pengadilan tidak mungkin "melihat batin" terdakwa secara langsung. Karena itu, hakim menyimpulkan kelalaian dari fakta objektif: terdakwa tidak konsentrasi, jarak deteksi hanya 5 meter, tidak ada antisipasi, serta indikasi tidak ada bekas rem dan tidak ada klakson. Ini sesuai logika hukum pidana: *mens rea* (kesalahan) dibuktikan melalui rangkaian keadaan yang dapat diamati. Namun, terdapat catatan: dalam bagian uraian, ada ketegangan fakta tentang pengereman. Dakwaan menyebut terdakwa mengerem tetapi tetap menabrak; saksi menyatakan tidak ada bekas rem; terdakwa mengakui tidak mengurangi kecepatan atau mengerem setelah melihat truk mogok. Meski semua tetap mengarah pada kesimpulan kelalaian, idealnya hakim menegaskan mana fakta yang diyakini: apakah terdakwa sempat mengerem atau tidak. Perincian ini penting karena berkaitan dengan tingkat kelalaian (sekadar lalai atau sangat lalai/ceroboh).

Hubungan kausalitas dibuktikan secara cukup melalui visum dan kronologi dapat dilihat bahwa Hakim menekankan perlunya hubungan sebab-akibat antara kelalaian, kecelakaan, dan kematian. Penggunaan visum et repertum sebagai bukti kematian akibat kekerasan benda tumpul mendukung adanya akibat langsung dari benturan. Analisis kausalitas hakim sudah memadai pada standar perkara lalu lintas: kecelakaan terjadi lalu kemudian korban mengalami luka fatal dan selanjutnya visum mengonfirmasi sebab kematian.

Dakwaan kumulatif menunjukkan pendekatan "dua akibat": meninggal dan luka Jaksa menuntut dengan dua pasal: ayat (4) untuk akibat meninggal, ayat (2) untuk akibat luka. Hakim menerima dan memeriksa keduanya, lalu menyimpulkan seluruh unsur terpenuhi. Ini menunjukkan praktik bahwa satu peristiwa kecelakaan dapat menimbulkan akibat pada beberapa korban, dan masing-masing akibat dapat dijadikan

dasar dakwaan kumulatif selama unsur serta korbannya jelas. Secara kebijakan, ini memberi pesan bahwa pengadilan memperhitungkan dampak terhadap seluruh korban, tidak hanya korban yang meninggal (Laka 3AD).

Pertimbangan pemidanaan masih sederhana dan umum
Dalam aspek pemidanaan, alasan memberatkan/meringankan yang dipakai hakim tergolong lazim dan singkat. "Membahayakan keselamatan orang lain" dan "membuat duka keluarga korban" adalah alasan yang kuat secara moral, tetapi masih bersifat umum. Di sisi lain, "tanggungan keluarga" dan "belum pernah dihukum" juga alasan yang lazim. Yang belum tampak (padahal relevan) adalah penilaian lebih terukur atas: durasi mengemudi (perjalanan panjang dari siang), potensi kelelahan/microsleep, standar kehati-hatian sopir angkutan umum, serta apakah ada pelanggaran SOP perusahaan (misalnya waktu istirahat yang terlalu singkat). Faktor-faktor ini dapat memperkaya penilaian derajat kesalahan dan proporsionalitas pidana.

Orientasi hakim dalam hal ini merupakan kombinasi objektif–subjektif, tetapi dominan objektif Bagian penutup teks menyebut bahwa pertimbangan hakim bisa berorientasi pada faktor objektif (perbuatan), subjektif (pelaku), dan psikologis. Dalam putusan ini, pertimbangan objektif jelas dominan: kronologi, kondisi jalan, tidak konsentrasi, tabrakan, visum. Subjektif muncul pada riwayat terdakwa (belum pernah dihukum, tanggungan keluarga). Faktor psikologis hampir tidak menjadi basis utama (misalnya sikap sopan atau penyesalan tidak terlalu ditegaskan dalam rumusan pertimbangan). Secara akademik, ini cukup tepat: pertimbangan pemidanaan seharusnya bertumpu pada aspek normatif dan objektif, sementara faktor psikologis hanya pelengkap agar putusan tetap manusiawi dan proporsional.

Kesimpulan

Terkait dengan kasus kecelakaan yang menyebabkan kematian orang lain diatur dalam Pasal 310 (4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Terdakwa Sakdullah Bin M. Sukemi dinyatakan bersalah atas kealpaannya dalam mengemudi dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia. Putusan Nomor 35/Pid.Sus/2012/PN.BTG menyebutkan bahwa terdakwa terbukti bersalah dan dijatuhi hukuman pidana secara adil dan seimbang dengan kesalahan yang dilakukan oleh terdakwa. Keadaan yang memberatkan antara lain: perbuatan terdakwa sangat membahayakan keselamatan orang lain dan perbuatan terdakwa membuat duka bagi keluarga yang ditinggalkan. Sedangkan yang meringankan adalah terdakwa mempunyai tanggungan keluarga yang harus dinafkahi dan terdakwa belum pernah dihukum. Didalam putusan tersebut menjelaskan beberapa pertimbangan hakim.

Referensi

Budiawan, Wendy Agus, and Dwiki Haris A. 2020. "Tinjauan Yuridisi Yang Pembunuhan Yang Dilakukan Oleh Anak Dibawah Umur Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Dan Undang-Undang Sistem Peradilan Anak." *Justice Pro* 4 (1).

Feryliyan, Achmad. 2019. "Tinjauan Yuridis Tindak Pidana Pencabulan Terhdap Anak Dibawah Umur Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2016." *Justice Pro* 3 (2).

Hatta, Hatta Isnaini Wahyu Utomo. 2020. "Perlindungan Hukum Bagi Kreditur Atas Obyek Jaminan Berupa Bangunan Tanpa Tanah Dalam Perspektif Asas Pemisahan Horizontal." *Jurnal Selat* 7 (1): 50–64. https://doi.org/10.31629/selat.v7i1.1521.

Hatta Isnaini Wahyu Utomo. 2019. "The Position of Honorary Council of Notary in Coaching Indonesian Notaries." *Journal of Law, Policy and Globalization* 92. https://doi.org/10.7176/jlpg/92-12.

Hoemijati, Wirawan Pamuji, and Moch. Oki Syah Hartanto. 2020. "Implementasi Penyidikan Dan Penyelidikan Tindak Pidana Penyalahgunaan Narkotika." *Justice Pro* 4 (1).

Isnaini, Hatta, and Wahyu Utomo. 2019. "The Existence Of The Notary And Notarial Deeds Within Private Procedural Law In The Industrial Revolution Era 4.0." *International Journal of Innovation, Creativity and Change* 10 (3): 128–39.

Isnaini, Hatta, and Hendry Dwicahyo Wanda. 2017. "Prinsip Kehati-Hatian Pejabat Pembuat Akta Tanah Dalam Peralihan Tanah Yang Belum Bersertifikat." *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM* 24 (3): 467–87. https://doi.org/10.20885/iustum.vol24.iss3.art7.

Jayanti, Mita Dwi. 2020. "Pembahasan Mengenai Masalah Carok Sebagai Suatu Perbuatan Pidana." *Justice Pro* 4 (2).

Laka, Iskandar. 3AD. "Tindak Pidana Lingkungan Sebagai Tindak Pidana Ekonomi Dalam Sistem Hukum Pidana Indonesia." *2020* 2.

———. 2019. "Analisis Yuridis Pertanggung Jawaban Hukum Terhadap Tindak Pidana Korupsi Secara Berlanjut." *Justice Pro* 3 (1).

———. 2020. "Upaya Paksa (Dwang Middelen) Dalam Proses Penyidikan." *Justice Pro* 4 (2).

Marzuki, Peter Mahmud. 2008. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana.

Prabowo, Prasetyo Hadi. 2017. "Tinjauan Yuridis Terhadap Pengawasan Dan Penyelenggaraan Pelayanan Publik Menurut Uu No. 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik." *Justice Pro* 1 (2).

———. 2021. "Analisis Yuridis Simplifikasi Peraturan Perundang-Undangan Dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Klaster Perbankan." *Justice Pro* 5 (1).

Prasetyo, Kurniadi. 2019. "Tinjauan Yuridis Normatif Hukum Pidana Mati Terhadap Pelaku Tindak Pidana Korupsi." *Justice Pro* 3 (1).

———. 2020a. "Asas Rebus Sic Stantibus Dalam Kasus Kredit Macet Terhadap Adanya Kebijakan Pembatasan Sosial Berskala Besar Di Indonesia." *Res Judicata* 3 (2).

———. 2020b. "Penegakan Hukum Tindak Pidana Prostitusi Online Di Surabaya." *Jurnal Esensi Hukum* 2 (2).

———. 2020c. "Penerapan Kaidah-Kaidah Hukum Pidana Internasional Dalam Masyarakat Internasional." *Justice Pro* 4 (1).

Salim, Agus. 2018. "Kredibilitas Komisi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (Kpk) Dalam Upaya Memberantas Tindak Pidana Korupsi." *Justice Pro* 2 (1).

Sugiarto, Anton Hutomo. 2020. "Arti Penting Program Legislasi Daerah Bagi Pencapaian Tujuan Otonomi Daerah." *Justice Pro* 4 (1).

Sugiarto, Anton Hutomo, Moch. Rijal, and Ismaya Dwi Agustina. n.d. "Penegakan Hukum Terhadap Tindak Pidana Money Politik Pada Pemilu 2019."