

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PERUSAHAAN BUS DAN SOPIR BUS TERHADAP KECELAKAAN BUS DI KABUPATEN SUKOHARJO

Muhammad Jemima Fadilah, Sulistyanta
E-mail : Jemimafadilah@student.uns.ac.id

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang terjadi karena kelalaian yang melibatkan kendaraan. Menimbulkan korban luka maupun korban jiwa dan dapat menimbulkan kerugian materi yang tidak sedikit. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh 4 (empat) faktor, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan/cuaca. Pertanggungjawaban akibat dari kecelakaan lalu lintas tidak hanya pengemudi saja, dalam hal bus sebagai kendaraan umum, perusahaan bus juga wajib bertanggungjawab dari mengganti kerugian hingga bertanggungjawab pidana. Hal tersebut semuanya telah tercantum dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ketentuan sanksi pidana yang ada di Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Kata kunci : Kecelakaan lalu lintas, faktor kecelakaan ,pertanggungjawaban pidana.

Abstract

Traffic accidents are events that occur due to negligence involving vehicles. Causing injuries and fatalities and can cause material losses that are not small. Traffic accidents are caused by 4 (four) factors, such as human factors, vehicle factors, road factors and environmental/weather factors. The liability resulting from a traffic accident is not just the driver, in the case of buses as public transportation, the bus company is also obliged to take responsibility from compensation to criminal liability. All of this has been stated in the provisions of act Number 22 Year 2009 concerning Traffic and Road Transportation and the provisions of criminal sanctions in the Criminal Code.

Keywords : *Traffic accidents, accidents factor, criminal liability.*

A. Pendahuluan

Sistem transportasi dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang terus mengalami peningkatan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Diantara bermacam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, ternyata transportasi daratlah yang cukup dominan. Menyadari pentingnya peranan transportasi khususnya transportasi darat di negara kita, perlu diatur mengenai bagaimana dapat dijamin lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Peningkatan frekuensi pemakai jalan khususnya kendaraan bermotor untuk berbagai keperluan pribadi atau umum secara tidak langsung bisa meningkatkan frekuensi kecelakaan lalu lintas. Perkembangan teknologi transportasi yang meningkat pesat, telah meningkatkan kecelakaan lalu lintas. Disatu sisi menyebabkan daya jangkau dan daya jelajah transportasi semakin luas, disisi lain menjadi penyebab kematian yang sangat serius dalam beberapa dekade terakhir (Agi V. Sangki, 2012: 33-34).

Kecelakaan lalu lintas sendiri merupakan masalah yang umum terjadi dalam penyelenggaraan sistem transportasi di banyak negara. Pada negara-negara berkembang, termasuk di Indonesia, kecelakaan lalu lintas ini cenderung mengalami peningkatan. Kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi yaitu kecelakaan yang melibatkan bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP). Faktor pengemudi sering diduga menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan tersebut. 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 (Lukito Adi Nugroho, Harnen Sulistio, Amelia Kusuma, 2012: 42).

Berbagai faktor yang dapat menyebabkan tingginya kecelakaan bus tersebut. Di antaranya adalah kondisi bus itu sendiri, kondisi jalan, serta kelalaian pengemudi atau *human error* dan lain sebagainya. Kelalaian pengemudi dapat disebabkan oleh berbagai macam faktor pula. Bisa dikarenakan pola kerja yang tidak baik, faktor lingkungan, kondisi psikis, kondisi kesehatan atau faktor kelelahan akibat pola kerja yang tidak baik. Pola kerja ini meliputi waktu dan durasi mengemudi serta frekuensi dan durasi istirahat. Faktor kelelahan (*fatigue*) pada pengemudi bus seringkali diabaikan dikarenakan harus mengejar target minimum setoran dengan melupakan aspek-aspek ideal dalam operasional bus. Kecelakaan bus ini dianalisis dan banyak ditemukan bahwa penyebabnya adalah kelalaian pengemudi. Sistem kerja yang seperti ini perlu diperbaiki agar tidak menimbulkan korban dan kerugian yang berkelanjutan. Terdapat kaitan yang erat antara tingkat kewaspadaan serta *fatigue* (kelelahan) yang terjadi pada seseorang. Semakin besar *fatigue* (kelelahan) yang dialami oleh seseorang, maka tingkat kewaspadaannya akan turun. Menurunnya tingkat kewaspadaan ini akan memperbesar kemungkinan terjadinya *human error* (Ishardita Pambudi Tama, Oke Oktavianty, 2014: 37).

Kecerobohan pengemudi juga tidak jarang menimbulkan korban, baik korban menderita luka berat atau korban meninggal dunia bahkan tidak jarang merenggut jiwa pengemudinya sendiri. Beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila di antara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati (JB. Suharjo B. Cahyono, 2012: 182-183). Dalam berlalu lintas juga dikenal dengan adanya kesengajaan dan kelalaian. Kebanyakan rumusan tindak pidana, unsur kesengajaan atau yang disebut dengan *opzet* merupakan salah satu unsur yang terpenting. Kaitannya dengan unsur kesengajaan ini, maka apabila di dalam suatu rumusan tindak pidana terdapat perbuatan dengan sengaja atau biasa disebut dengan *opzettelijk*, maka unsur dengan sengaja ini menguasai atau meliputi semua unsur lain yang ditempatkan dibelakangnya dan harus dibuktikan. Disamping unsur kesengajaan di atas, ada pula yang disebut sebagai unsur kelalaian atau kealpaan atau *culpa*.

B. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang bersifat preskriptif dengan cara meneliti bahan pustaka (*library based*) dan bahan hukum sekunder berupa aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep yang baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*the case approach*). Jenis dan sumber bahan hukum adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer berupa Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bahan hukum sekunder diperoleh dari buku, makalah, jurnal, artikel, dan internet yang memiliki korelasi untuk mendukung penelitian ini. Teknik pengumpulan bahan hukum yang digunakan adalah studi kepustakaan (*library research*). Dalam studi pustaka tersebut peneliti melakukan inventarisasi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder yang masih relevan dengan isu hukum yang diteliti. Bahan hukum kemudian dianalisis menggunakan metode deduktif silogisme yang menarik dari premis mayor lalu kemudian ditarik premis minor.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sistem lalu lintas di Indonesia di diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang inilah yang menjadi pedoman terhadap pelanggaran lalu lintas. Ketentuan mengenai pidana terhadap pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas diatur jelas dalam Undang-Undang ini. Agar dapat dilakukan penuntutan

maka yang terjadi haruslah kejahatan, sedangkan pada kecelakaan lalu lintas kejahatan yang terjadi berupa kejahatan yang tidak disengaja atau karena kelalaian atau kealpaan (Herman P. Isodorus, Pujiyono, Umi Rozah : 2017 : 5).

Pemahaman terhadap jenis tindak pidana, khususnya berkaitan dengan delik, ditinjau dari bentuk kesalahannya juga merupakan hal yang sangat penting. Hal ini disebabkan pemahaman mengenai kealpaan sering beririsan dengan pemahaman mengenai *dolus eventualis* (kesengajaan dengan menyadari kemungkinan). Kesengajaan jenis ini bergradasi yang terendah dan yang menjadi sandaran jenis kesengajaan ini ialah sejauh mana pengetahuan atau kesadaran pelaku tentang tindakan dan akibat terlarang (beserta akibat dan tindakan lainnya) yang mungkin akan terjadi. Pada dasarnya tidaklah terlihat suatu perbedaan mendasar dari konsep kealpaan itu sendiri dengan konsep *dolus eventualis*. Oleh karena itu diperlukan suatu pemahaman terhadap konsep dolus sehingga dapat dilihat secara tegas perbedaan antara dolus dengan culpa (Yure Humano, 2015 : 48)

Sangat sulit membuktikan untuk dapat mengatribusikan suatu tindakan tertentu (*actus reus* atau *quilty act*) serta membuktikan unsur *mensrea* dari suatu entitas abstrak seperti korporasi. Unsur kesalahan sendiri artinya adalah kejiwaan seseorang yang melakkan tindak pidana sehingga orang itu patut untuk dijatuhi pidana (Herman P. Isodorus, Pujiyono, Umi Rozah : 2017 : 5). Berdasarkan hal tersebut perlu diketahui subyek pelaku tindak pidana yang mana pelaku hanya dapat dipidana apabila ia mempunyai kesalahan yang nantinya berkaitan dengan pertanggungjawaban pidananya.

Pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai keadaan untuk menanggung segala akibat atas perbuatan seseorang. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ketentuan mengenai pertanggungjawaban pidana diatur dalam Pasal 315 ayat (1) yaitu "*Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh perusahaan angkutan umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap perusahaan angkutan umum dan/atau pengurusnya*".

Tindak pidana yang dilakukan oleh perusahaan angkutan umum dalam hal ini sebagai korporasi, maka pertanggungjawaban dapat dikenakan terhadap perusahaan umum itu sendiri dan/atau pengurus yang bertanggungjawab dalam perusahaan angkutan umum tersebut.

Menurut Khanna terdapat tiga syarat yang harus dipenuhi untuk adanya pertanggungjawaban pidana korporasi, yaitu : agen melakukan suatu kejahatan; kejahatan itu masih dalam ruang lingkup pekerjaannya dan dilakukan dengan tujuan untuk menguntungkan korporasi. (V.S Khanna, 2014 : 67).

Adanya kecelakaan bukan murni kesalahan korporasi saja melainkan juga adanya kesalahan pengemudi yang kurang menerapkan aspek kehati-hatian dan lalai dalam mengendalikan kendaraan. Kesalahan pengemudi yang melakukan kelapaaan itulah yang menyebabkan kematian dapat dikatakan bahwa pengemudi itu melakukan suatu tindak pidana. Berdasarkan Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu : "*Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pemilik barang dan/ atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi*".

Macam-macam kecelakaan lalu lintas berdasarkan Pasal 229 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain :

1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang;
2. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang;
3. Kecelakaan Lalu Lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Selanjutnya dalam Pasal 236 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa “*pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan*” dan ayat (2) berbunyi “*Kewajiban mengganti kerugian pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat*”.

Sanksi pidana karena kelalaiannya yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas bagi pengemudi diatur dalam Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

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 Rp2.000.000,00 (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 Rp10.000.000,00 (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 Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).*

Selain itu diatur juga dalam Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yaitu :

1. *Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau pengurusnya.*
2. *Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini*
3. *Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan”.*

Sedangkan apabila karena kelalaiannya menyebabkan matinya orang, baik pengemudi maupun perusahaan angkutan umum, dapat dikenakan sanksi pidana yang diatur dalam Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang berbunyi “*Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun*”. Selain itu apabila karena kelalaiannya menyebabkan luka-luka maka dapat dikenai sanksi pidana yang diatur di dalam KUHP Pasal 360 ayat (1) dan (2) yaitu :

1. *Barangsiapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.*
2. *Barangsiapa karena 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 kurungan paling lama enam bulan atau denda paling tinggi tiga ratus rupiah.*

Berdasarkan Kasus Posisi Penulis, Purwanto selaku pengemudi dituntut dinyatakan bersalah melakukan tindak pidana karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dan luka berat melanggar pasal 310 ayat (3) dan ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dalam Surat Dakwaan Jaksa Penuntut Umum agar majelis hakim menjatuhkan pidana penjara terhadap Purwanto selama 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan dikurangi masa penahanan. Oleh majelis hakim Purwanto telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana karena kelalaiannya menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dan luka berat, Majelis hakim juga menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa Purwanto dengan pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan 6 (enam) bulan dikurangi seluruh masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani.

D. Simpulan

Bahwa pada dasarnya praktek penegakan hukum terhadap pertanggungjawaban pidana Perusahaan Bus dan Sopir Bus di kabupaten Sukoharjo sebenarnya sudah dapat dilaksanakan namun ada beberapa kendala dalam aspek yuridis yaitu adanya ketidakjelasan yang saling tumpang tindih aturan antara kealpaan dan kesengajaan.

E. Saran

Perlunya meningkatkan kesadaran masyarakat terutama terhadap Aturan Lalu Lintas agar masyarakat terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan terutama kecelakaan lalu lintas, selain itu juga perlunya perbaikan sarana dan prasarana lalu lintas jalan contohnya seperti menambah rambu-rambu lalu lintas terutama pada daerah yang rawan kecelakaan oleh Dishubinfokom Sukoharjo. Lalu juga perlunya para pihak badan pemerintahan terutama terhadap Satlantas (Satuan Lalu Lintas) Kepolisian, KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi), BPS (Badan Pusat Statistik) agar mencatat dan mempublikasi lebih banyak lagi kejadian kecelakaan, khususnya setiap kecelakaan terkini yang terjadi di wilayah Kota Sukoharjo sehingga dapat menganalisis pengaruh jumlah kejadian kecelakaan terhadap penyebab terjadinya kecelakaan yang terkini, akurat dan faktual apabila dimaksimalkan pada lengkapnya literasi yang akurat dan terkini.

F. Daftar Pustaka

- Agio V. Sangki. "Tanggung Jawab Pidana Pengemudi Kendaraan Yang Mengakibatkan Kematian dalam Kecelakaan Lalu". *Lex Crimen* Vol 1, Nomor 1, 2012
- Andi Zeinal Marala. "Penegakan Hukum Pidana terhadap Kelalaian Pengemudi yang Menimbulkan Kecelakaan Jalan". *Lex Crimen* Vol 4, Nomor 5, 2015
- Herman P. Isodorus, Pujiyono, Umi Rozah. "Tinjauan Yuridis Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kecelakaan Lalu Lintas Serta Konsep Penegakan Hukumnya Ditinjau Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2002 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan". *Diponegoro Law Jurnal* Vol 6, Nomor 2, 2017
- Ishardita Pambudi Tama, Oke Oktavianty." Evaluasi Pengaruh Pola Kerja terhadap Fatigue untuk Mengurangi Jumlah Kecelakaan". *Jurnal Jemis* Vol 2, Nomor 2, 2014. Malang: Universitas Brawijaya
- Lukito Adi Nugroho, Harnen Sulistio, Amelia Kusuma." Karakteristik Pengemudi dan Model Peluang Terjadinya Kecelakaan Bus Antar Kota Antar Propinsi". *Jurnal Rekayasa Sipil* Vol 6, Nomor 1, 2012. Malang: Universitas Brawijaya
- Russel Butarbutar. "Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Tindak Pidana Korupsi Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah di Bidang Konstruksi". *Jurnal penelitian hukum legalitas* Vol 9, Nomor 1, 2015. Jakarta: Universitas Jayabaya

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Yudi Krismen. "Pertanggungjawaban Pidana Korporasi dalam Kejahatan Ekonomi". *Jurnal Ilmu Hukum* Vol 4, Nomor 1, 2015. Pekanbaru

Yure Humano. "Tindak Pidana Kealpaan dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta". *Jurnal Yumma : Yure Humano* Vol 6, 2015