

SKRIPSI

**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP DELIK CULPA YANG
MENYEBABKAN MATINYA ORANG LAIN DALAM
KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi Kasus Kepolisian Resor Bone)**



Oleh :

A. REZKY ANISYAH N

040 2020 0066

Diajukan Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR**

2024

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP DELIK CULPA YANG
MENYEBABKAN MATINYA ORANG LAIN DALAM
KECELAKAAN LALU LINTAS
(Studi Kasus Kepolisian Resor Bone)**

OLEH

A. REZKY ANISYAH N

040 2020 0066

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUSLIM INDONESIA
MAKASSAR**

2024

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa hasil penelitian mahasiswa :

Nama Mahasiswa : A. Rezky Anisyah N
NIM : 040 2020 0066
Bagian Konsentrasi : Hukum Pidana
Judul : Tinjauan Kriminologi Terhadap Delik
Skripsi/Penelitian : **Culpa Yang Menyebabkan Matinya Orang
Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas
(Studi Kepolisian Resor Bone)**
Dasar Penetapan : 0484/H.05/FH-UMI/XI/2023

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam Ujian Skripsi.

Makassar, 30 Juli 2024

Panitia Pembimbing,

Pembimbing Ketua,

Pembimbing Anggota,

Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai., SH., MH
NIPS : 1996112011987032003

Dr. Satrih Hasyim., SH., MH
NIPS : 196412311991022001

Mengetahui

Ketua Bagian Pidana



Dr. H. Azwad Rachmat Hambali., SH., MH
NIPS : 104101114

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama Mahasiswa : A. Rezky Anisyah N
NIM : 04020200066
Bagian : Hukum Pidana
Judul Skripsi/Penelitian : Tinjauan Kriminologi Delik Culpaa Yang Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Kepolisian Resor Bone).
Dasar Penetapan : 0484/H.05/FH-UMI/XI/2023

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Dikeluarkan di : Makassar
Pada Tanggal : 30 Juli 2024

**Dekan Fakultas Hukum
Universitas Muslim Indonesia**



Prof. Dr. Muhammad Rinaldy Bima, SH., MH.
NIPS. 104101110

PENGESAHAN SKRIPSI

**TINJAUAN KRIMINOLOGI DELIK CULPA YANG MENYEBABKAN
MATINYA ORANG LAIN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS
(STUDI KASUS KEPOLISIAN RESOR BONE).**

Disusun dan diajukan oleh:

A. REZKY ANISYAH N

040 2020 0066

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi pada Program Studi
Sarjana Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia dan
dinyatakan diterima.

Makassar, 30 Juli 2024

Panitia Ujian

Ketua

Anggota

Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, SH., MH.
NIPS: 1996112011987032003

Dr. Satrih Hasyim, SH., MH
NIPS: 196412311991022001

Wakil Dekan 1 Fakultas Hukum

Universitas Muslim Indonesia

Makassar

Dr. Andika Prawira Buana, SH., MH
Nips. 104151319

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Mahasiswa : A. Rezky Anisyah N

NIM : 040 2020 0066

Bagian : Hukum Pidana

Judul Skripsi/Penelitian : Tinjauan Kriminologi Delik Culpaa Yang Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Kepolisian Resor Bone).

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi saya ini benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan hasil plagiasi terhadap karya ilmiah orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan dari penelitian ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi karena perbuatan tersebut.

Makassar, 30 Juli 2024

Yang menyatakan



A. Rezky Anisyah N

PENGESAHAN PENGUJI

Diterangkan bahwa Skripsi Mahasiswa:

Nama Mahasiswa : A. Rezky Anisyah N

NIM : 040 2020 0066

Program : Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Pidana

Judul Skripsi/Penelitian : Tinjauan Kriminologi Terhadap Delik Culp
Yang Menyebabkan Matinya Orang Lain
Dalam Kecelakaan Lalu Lintas (Studi
Kepolisian Resor Bone).

Dasar Penetapan : SK Dekan No. 0484/H.05/FH-UMI/XI/2023

Telah dipertahankan di hadapan Majelis Ujian Skripsi dan dinyatakan

Lulus oleh:

1. Prof. Dr. Hj. Mulyati Pawennai, SH., MH.,
(Pembimbing I)

(.....)

2. Dr. Satrih Hasyim, SH., MH.,
(Pembimbing II)

(.....)

3. Prof. Dr. Muhammad Rinaldy Bima, SH., MH.,
(Penguji I)

(.....)

4. Hj. Ernawati Djabur, SH., MH.,
(Penguji II)

(.....)



KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kehadiran Allah SWT., karena dengan rahmat, taufik dan inayah-Nya sehingga penyusunan Skripsi ini dengan Judul “Tinjauan Kriminologi Terhadap Delik Culpa Yang Menyebabkan Matinya Orang Lain (Studi Kepolisian Resor Bone)” dapat dirampungkan sesuai dengan waktu yang direncanakan. Tak lupa penulis kirimkan shalawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW sebagai teladan bagi seluruh umat manusia.

Disadari bahwa skripsi ini kurang sempurna, hal ini disebabkan karena keterbatasan kemampuan yang ada pada penulis. Oleh karena itu, kritik, saran, dan koreksi untuk perbaikan dan penyempurnaan sangat penulis harapkan.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah penulis menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada:

1. Kedua Orang Tua Penulis Ayahanda **Alm. Nispu A. Hasimung** dan Ibunda **A. Hasmi Bandaso** atas kasih sayang, cinta yang tiada habisnya, doa serta memberikan dukungan yang terbaik untuk kelancaran penulis sehingga penulis mampu menyelesaikan studinya dengan waktu yang tidak singkat;
2. Kakak Kandung Penulis **Aipda A. Tirmansyah Bandaso., S.Sos** sekaligus pengganti ayahanda, terima kasih telah mendidik penulis menjadi pribadi yang lebih kuat dan tangguh, terima kasih atas segala

bentuk dukungan moral dan materil kepada penulis yang tak terhingga, serta terima kasih telah menjadi sosok yang bijaksana dalam segala aspek kehidupan pendewasaan penulis. Dan **A. Ichsan Adriansyah N., S.E** yang telah mendidik dan membimbing selama proses penyusunan skripsi walaupun terkadang tidak sejalan. Serta Keluarga Besar yang telah mensupport penulis, memberikan dukungan, doa, dan semangat tiada hentinya selama menyelesaikan skripsi penulis;

3. Bapak **Prof. Dr. Sufirman Rachman, S.H., M.H.** selaku Rektor Universitas Muslim Indonesia dan Pembimbing Akademik;
4. Bapak **Prof. Dr. Muhammad Rinaldy Bima, S.H., M.H.** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia;
5. Bapak **Dr. H. Azwad Rachmat Hambali, S.H., M.H.** selaku Ketua Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia yang telah memberikan izin, kesempatan, dan fasilitas kepada penulis selama mengikuti pendidikan Program Sarjana;
6. Ibu **Prof Dr. Hj. Mulyati Pawennai., SH., MH** selaku Ketua Pembimbing dan Ibu **Dr. Satrih Hasyim., SH., MH** selaku Anggota Pembimbing yang memberikan bimbingan, dengan penuh keseriusan, kecermatan dan kebijakan dalam memberi petunjuk-petunjuk perihal prinsip penulisan karya ilmiah kepada penulis;
7. Bapak **Prof. Dr. Muhammad Rinaldy Bima, S.H., M.H** dan Ibu **Dr. Ernawati Djabur, S.H., M.H** selaku Tim Penilai yang memberikan

masukan dan saran pada ujian Seminar Ujian Proposal hingga Ujian Skripsi;

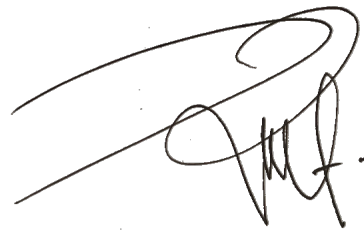
8. Kepada seluruh **Staff Fakultas Hukum Universitas Muslim Indonesia** yang telah membantu proses perkuliahan hingga penyelesaian studi;
9. Ibu **AKP Desi Ayu Dwi Putri, S.IK., M.H** selaku Kasat Lantas Kepolisian Resor Bone dan staf dan jajaran Kepolisian Resor Bone yang telah memberikan izin untuk melakukan penelitian di Polres Bone. Bapak **Ipda A. Syamsualam, S.E** selaku Kanit Gakkum dan Bapak **Bripka Muh. Ariansyah** selaku Penyidik Gakkum yang banyak membantu penelitian penulis di Kepolisian Resor Bone;
10. Kepada Sahabat seperjuangan saya dengan Nim **04020200375** dengan nama **Arwina Dewi Yuliani** yang telah menemani penulis dari Sekolah Menengah Pertama hingga saat ini. Terima kasih atas setiap waktu yang diluangkan, memberikan dukungan, motivasi, semangat, pendengar yang baik, serta menjadi rekan yang menemani penulis. Tiada hentinya memberikan motivasi kepada penulis agar skripsi dapat selesai secara tepat waktu dan berjuang bersama;
11. Kepada **Muh. Agung Rafikarsyah Ridwan,. A.Md. A.B** yang telah mensupport dalam penyusunan skripsi, serta berkontribusi dalam penulisan karya tulis ini, baik tenaga dan waktu kepada penulis. Telah mendukung, menghibur, mendengarkan keluhan, dan memberikan semangat untuk pantang menyerah;

12. Kepada Teman seperjuangan **Eka Putri Prisalina, Peni Suci Ramadani., SH, Maharani Restyawati Rasyid., SH, Nursalsabila, Khrisna Juvano Agung Mukti, Zhaydinal Ali., SH, Raldyansyah Dwi Putra, Satya Wirayatna, Muh. Nur Fadhil., SH, Muhammad Nur Amri Ma'Arif, Catur Pranoto Basan.** Terima kasih untuk selalu kebersamaannya, terus mendukung dan menemani penulis serta memberikan semangat untuk bisa menyelesaikan skripsi penulis;
13. Kepada teman-teman seperjuangan **KKPH Angkatan 72 DPRD Kota Makassar Sulawesi Selatan** atas kerja sama tim yang baik;
14. Kepada pihak lain yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu yang terlibat dalam membantu sehingga skripsi ini dapat disusun dengan baik dan benar;
15. Kepada **A. Rezky Anisyah N**, ya! Untuk diri saya sendiri. Apresiasi sebesar-besarnya karena telah bertanggung jawab untuk menyelesaikan apa yang telah dimulai. Terima kasih karena mampu mengendalikan diri dari berbagai tekanan diluar keadaan. Terima kasih karena terus berusaha dan tidak menyerah, serta senantiasa menikmati setiap prosesnya yang bisa dibilang tidak mudah. Terima kasih sudah bertahan sejauh ini.

Kepada seluruh pihak yang tak sempat penulis sebut satu persatu dalam penulisan ini penulis ucapkan terima kasih atas bantuan dan kerjasamanya.

Akhirnya penulis mengharap semoga dengan hadirnya skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Semoga Allah SWT., senantiasa memberkati dan merahmati segala aktivitas keseharian sebagai suatu ibadah disisi-nya. Aamiin.

Makassar, 30 Juli 2024

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'R' followed by a series of loops and a final flourish.

A. Rezky Anisyah N

ABSTRAK

A. Rezky Anisyah N 04020200066: dengan judul **“Tinjauan Kriminologi Terhadap Delik Culpa Yang Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Di Kepolisian Resor Bone)”**. Dibawah bimbingan Ibu Mulyati Pawennai sebagai ketua pembimbing dan Ibu Satrih Hasyim sebagai pembimbing anggota.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor-faktor yang melatarbelakangi terjadinya delik culpa yang menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Bone dan upaya penanggulangan yang melatarbelakangi delik culpa sehingga menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Bone.

Metode penelitian ini menggunakan penelitian Hukum Empiris atau Penelitian lapangan yang mana dilakukan dengan berdasarkan data primer dan data sekunder. Dimana data primer yaitu data yang diperoleh dari wawancara berbentuk wawancara langsung, dengan tujuan untuk mendapatkan data. Metode ini berguna sebagai alat ukur. Sedangkan data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan, referensi, peraturan perundangan dan dokumen-dokumen hukum yang diperoleh dari lokasi penelitian.

Dari hasil penelitian ini, penulis mendapati faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yakni, (1) faktor manusia yang disebabkan karena kelalaian dan kelelahan selama mengemudi; faktor kendaraan yaitu, tidak memperhatikan kerusakan mekanisme pada kendaraan sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas; dan faktor jalan yaitu, kondisi permukaan jalan yang buruk, serta kurangnya infrastruktur seperti jalur pemisah atau lampu lalu lintas yang tidak berfungsi. (2) Dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas pihak kepolisian telah memberikan sosialisasi masyarakat guna untuk menanggulangi rawannya kecelakaan di jalan raya dengan melihat upaya pre-emptif sebagai upaya pencegahan, upaya preventif sebagai upaya tindakan kecelakaan lalu lintas, dan upaya represif sebagai langkah tegas untuk menerapkan sanksi yang berlaku.

Saran penelitian ini adalah (1) Masyarakat perlu meningkatkan kesadaran untuk patuh terhadap aturan hukum dan lalu lintas guna mengurangi pelanggaran, serta untuk lebih memahami tata cara berlalu lintas yang benar, hal ini diharapkan dapat mencegah dan mengurangi kecelakaan lalu lintas di jalan raya; (2) Pihak Kepolisian Resor Bone perlu meningkatkan pelayanan sosialisasi dan penyuluhan mengenai aturan berlalu lintas yang benar kepada masyarakat, serta rutin melakukan razia berkala terhadap kendaraan yang tidak memenuhi standar guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci : Kriminologi, Delik Culpa, Kecelakaan Lalu Lintas

DAFTAR ISI

SAMPUL HALAMAN	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iv
PENGESAHAN SKRIPSI.....	v
PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN	vi
PENGESAHAN PENGUJI	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
ABSTRAK.....	xiii
DAFTAR ISI.....	xiv
BAB I (PENDAHULUAN).....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	11
BAB II (TINJAUAN PUSTAKA).....	12
A. Tinjauan Umum Kriminologi	12
1. Pengertian Kriminologi.....	12
2. Ruang Lingkup Kriminologi.....	14
B. Tinjauan Umum Delik Culpa.....	18
1. Pengertian Tindak Pidana Delik Culpa.....	18
2. Bentuk-Bentuk Culpa (Kelalaian/Kealpaan).....	24
3. Tindak Pidana Kelalaian	26

C. Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas	32
1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas	32
2. Faktor – Faktor Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas ..	35
3. Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas	44
4. Teori Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	48
BAB III (METODE PENELITIAN)	60
A. Tipe Penelitian	60
B. Lokasi Penelitian.....	60
C. Populasi dan Sampel.....	61
D. Jenis Dan Sumber Data	62
E. Teknik Pengumpulan Data	63
F. Analisis Data	63
BAB IV (HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN)	65
A. Profil Lembaga Kepolisian Resort Bone	65
B. Tugas dan Wewenang Kepolisian Resort Bone	65
C. Faktor-Faktor Melatarbelakangi Terjadinya Delik Culpa Sehingga Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Di Kepolisian Resor Bone	68
D. Upaya Penanggulangan Yang Melatarbelakangi Terjadinya Delik Culpa Sehingga Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Di Kepolisian Resor Bone.	78
BAB V (PENUTUP)	86
A. Kesimpulan	86
B. Saran.....	86
DAFTAR PUSTAKA.....	88
LAMPIRAN.....	82

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan yang dilakukan Indonesia adalah pembangunan di segala bidang yang menjadi bagian proses modernisasi untuk menciptakan kesejahteraan dan perdamaian bagi bangsa Indonesia. Perkembangan yang sudah ada tentunya mempunyai kelebihan dan kekurangan, dan salah satu kekurangan yang paling sering kita jumpai adalah tingginya tingkat kemacetan pada jam – jam sibuk. Kemacetan merupakan salah satu dampak negatif yang semakin meningkat, perkembangan yang maju khususnya di bidang produksi kendaraan bermotor yang pada akhirnya menyebabkan lalu lintas jalan raya membingungkan, ini karena tidak sebanding dengan jumlah kendaraan dan luas jalan yang dilaluinya yang mengakibatkan pengguna jalan semakin tidak nyaman.

Ketidaknyamanan bagi pengguna jalan kegiatannya mempunyai dampak yang sangat besar yaitu semakin tinggi beban psikologis yang ditimbulkannya menyebabkan stres yang berkepanjangan dan akhirnya menimbulkan kelalaian atau kelalaian internal melaksanakan kewajibannya sebagai pengguna jalan tentu saja dapat merugikan dirinya sendiri dan orang lain.

Menyadari peran transportasi, maka lalu lintas dan transportasi jalan raya harus diatur dalam satu sistem transportasi nasional yang

terintegrasi untuk mampu mewujudkan tersedianya pelayanan transportasi yang harmonis dengan tingkat lalu lintas dan kebutuhan layanan transportasi yang tertib, aman, tentram, nyaman, cepat, tepat, teratur dan lancar. Lalu lintas dan transportasi jalan raya memang perlu memiliki ciri dan kelebihan tersendiri yang dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah terpencil di daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu menggabungkan roda transportasi lainnya. Mengingat pentingnya dan strategisnya peran lalu lintas dan transportasi jalan raya yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Kendaraan saat ini menjadi kebutuhan yang vital bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitas sehari-hari. Perkembangan ilmu pengetahuan, teknologi, dan perekonomian dibidang transportasi dan lalu lintas memberikan dampak positif salah satunya meningkatnya jumlah kendaraan dan pengguna jalan. Selain mendapatkan efek positif pada pengembangan ilmu pengetahuan, teknologi, serta perekonomian dibidang transportasi dan lalu lintas juga memberikan dampak negatif yaitu semakin meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas darat.

Mengingat pentingnya dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan jalan dalam menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh Negara yang pembinaannya

dilakukan oleh pemerintah. Penataan lalu lintas dan angkutan jalan perlu dilaksanakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar jangkauan dan pelayanannya semakin luas. kepada masyarakat, dengan memperhatikan sebesar – besarnya kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan hidup, koordinasi antar otoritas pusat dan daerah antar instansi, sektor dan unsur terkait serta menciptakan keamanan dan ketertiban dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, sekaligus mewujudkan masyarakat nasional yang handal sistem transportasi dan terintegrasi.

Dalam perkembangannya, lalu lintas jalan raya dapat menjadi permasalahan bagi manusia karena semakin banyak orang berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan semakin banyak orang menggunakan lalu lintas jalan raya, hal ini mempengaruhi tinggi rendahnya kecelakaan lalu lintas (traffic crash), pelanggaran dan Kejahatan harus dipisahkan karena untuk dapat dituntut dihadapan hukum maka peristiwa yang terjadi harus merupakan kejahatan, sedangkan dalam kecelakaan lalu lintas kejahatan yang terjadi merupakan kejahatan yang tidak disengaja atau kejahatan. Karena kelalaian atau kelalaian.

Tingginya angka kejadian kecelakaan lalu lintas (traffic crash) sendiri disebabkan oleh kurangnya kesadaran masyarakat. Bagi pengemudi kendaraan bermotor, hal ini berkaitan dengan berbagai faktor, seperti kebugaran jasmani dan persiapan mental pengemudi

ketika dalam keadaan lelah, efek alkohol dan obat-obatan terlarang. Pengemudi yang tidak siap memberikan peluang besar terjadinya kecelakaan serius dan membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Kecerobohan, mengantuk, teknik yang buruk, kelelahan, tidak menjaga jarak, dan mengemudi terlalu cepat merupakan kesalahan yang umum dilakukan pengemudi.

Kecelakaan lalu lintas darat diartikan sebagai suatu keadaan serius yang mengakibatkan persoalan di negara maju maupun berkembang, sehingga menjadikan transportasi darat perlu diatur untuk menjamin arus lalu lintas mengalir dengan lancar dan efisien, menjamin keamanan dan ketertiban.

Kecelakaan di jalan raya dapat terjadi tanpa diskriminasi, berdampak pada segala jenis kendaraan darat, laut, maupun udara, kejadian-kejadian tersebut meninggalkan bekas yang membekas dalam diri seseorang, baik secara mental maupun fisik. Terjadinya kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa bencana yang diakibatkan oleh kecerobohan kedua belah pihak sehingga menghambat kelancaran arus transportasi dalam operasional sehari-hari.

Kecelakaan lalu lintas dapat menimpa siapa saja dan pada transportasi jenis apapun. Baik kendaraan darat, laut, maupun udara semuanya memiliki luka yang tidak mengenakan, baik secara psikis, mental maupun fisik. Terjadinya kecelakaan lalu lintas merupakan

suatu bencana yang disebabkan oleh kelalaian kedua belah pihak yang terlibat dalam kecelakaan tersebut, dan menjadi kendala bagi fenomena transportasi dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari.

Meningkatnya jumlah angka transportasi pribadi terkhusus roda dua dan roda empat yang tidak memiliki tambahan akses jalan yang memadai untuk menampung volume kendaraan yang ada mempunyai dampak buruk bagi semua orang yang menggunakan jalan tersebut, sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan tingginya angka kecelakaan. Hal ini menjadi bukti dampak buruk yang timbul dari banyaknya kendaraan di jalan, khususnya bagi individu yang memulai usaha wirausaha. Fungsi transportasi dapat diibaratkan peredaran darah dalam tubuh manusia. Demikian pula, ketika lalu lintas jalan raya tidak memiliki keselamatan, keteraturan dan kelancaran, maka hal tersebut menjadi berbahaya, tidak praktis, tidak teratur, dan tidak teratur, sehingga menimbulkan banyak tantangan bagi masyarakat.

Hakikat hukum pidana ditentukan oleh sifat otoritatifnya, karena terdiri atas perintah dan arahan. Dalam bidang hukum pidana, perintah dan larangan yang tegas ini memiliki arti penting dalam menjaga kepentingan umum dan melindungi aset-aset berharga. Titik beratnya terletak pada ketaatan perundang-undangan, yang ditujukan kepada orang-orang yang terikat oleh Undang-undang pidana tersebut. Masyarakat berperan sebagai penerima utama arahan ini,

karena tujuan hukum pidana adalah untuk membangun kerangka kerja yang mendorong perbaikan masyarakat.

Dalam ranah lalu lintas jalan, tindak pidana berbentuk pelanggaran. Tindakan khusus ini berfungsi sebagai awal terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, pemerintah berupaya untuk mengarahkan pengaruhnya terhadap masyarakat dengan memanfaatkan berbagai metode yang tersedia, yang bertujuan untuk mendorong transformasi masyarakat.

Hanya dalam Undang-undang pidana seseorang dapat dihukum karena melakukan kesalahan. Ada dua kategori pelanggaran atau tindak pidana yakni disengaja (*opzet*) dan tidak sengaja (*culpa/kelalaian*). Namun bagaimana jika kematian terjadi secara tidak sengaja. Meskipun demikian, bagaimana jika kematian terjadi secara tidak sengaja? Kasus kelalaian yang menyebabkan kematian. Kecelakaan lalu lintas adalah contohnya. Ada banyak peraturan yang dirancang untuk menjaga keamanan dan ketertiban lalu lintas yang terjadi akibat kelalaian pengemudi. Pada aktivitas lalu lintas terdapat banyak peraturan-peraturan yang sudah dirancang untuk dapat dipatuhi hingga terciptanya ketertiban dan keamanan dalam lalu lintas itu sendiri.

Adapun yang menjadi perbedaan unsur-unsur tindak pidana yaitu unsur obyektif serta unsur subyektif. Unsur obyektif dalam tindak pidana mencakup; (1) perbuatan manusia; (2) akibat nyata dari

perbuatan tersebut; (3) adanya keadaan tertentu yang melingkupi tindakan tersebut. Sedangkan unsur tindak pidana subyektif tindak pidana meliputi: (1) orang yang cakap untuk mempertanggungjawabkan ; (2) terjadi kesalahan (dolus atau culpa).

Menurut Undang-undang, pelanggaran yang melanggar hukum diancam dengan sanksi pidana dan pertanggungjawaban hukum. Orang yang melakukan kejahatan biasanya tidak bermaksud melakukannya. Oleh karena itu, dapat dipahami bahwa pelaku tidak selalu melakukan tindak pidana dengan sengaja; kelalaian atau kelalaian juga dapat menyebabkan tindak pidana terjadi. Seperti dalam surah An-Nisa ayat 93, Allah SWT berfirman:

وَمَنْ يَقْتُلْ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِدًا فِيهَا
وَوَغَضِبَ اللَّهُ عَلَيْهِ وَلَعَنَهُ وَأَعَدَّ لَهُ عَذَابًا عَظِيمًا

“Siapa yang membunuh seorang mukmin dengan sengaja, balasannya adalah (neraka) Jahanam. Dia kekal di dalamnya. Allah murka kepadanya, melaknatnya, dan menyediakan baginya azab yang sangat besar.” (Q.S. An-Nisa: 93).¹

Menurut yuridiksi hukum, tindak pidana diartikan menjadi satu tindakan yang melanggar standar hukum yang melanggar norma-norma hukum dan mempunyai hukuman yang bersifat pidana sehingga memerlukan tanggung jawab. Perlu diketahui bahwa individu yang melakukan perbuatan tercela belum tentu mempunyai niat untuk

¹ Al-Qur'an Surah An-Nisa ayat 93 dan terjemahannya. (2009. Departemen Agama

melakukan tindak pidana. Oleh karena itu, menjadi jelas bahwa tindak pidana dapat timbul bukan saja karena perbuatan yang disengaja oleh pelakunya, tetapi juga karena perbuatan kecerobohan dan kelalaiannya.

Sebagaimana diketahui, angka kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone terus meningkat setiap tahunnya. Sejalan dengan itu, jumlah kendaraan bermotor juga terus meningkat, dengan sepeda motor menjadi jenis kendaraan dengan jumlah terbanyak.

Aktivitas lalu lintas harus dilakukan secara teratur dan berkesinambungan untuk meningkatkan jangkauan dan kemudahan transportasi. Ini harus dilakukan dengan pertimbangan kepentingan umum dan kemampuan masyarakat, serta kelestarian lingkungan hidup, koordinasi antar otoritas pusat, daerah, sektor, dan unsur terkait, dan pengamanan lalu lintas dan penyelenggaraan lalu lintas.

Semuanya dimasukkan ke 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. Undang-undang ini menggantikan Undang-undang sebelumnya. Selain itu, sistem yang termasuk dalam transportasi secara keseluruhan tidak mengatur Undang-undang ini.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Sat Lantas Polres Bone, angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 sebanyak 426 laporan

kasus dengan akumulasi data 67 orang meninggal dunia, 186 orang luka berat, dan 449 orang luka ringan.

Jika diakumulasikan dengan data tahun 2021, jumlah kecelakaan lalu lintas di tahun 2022 mengalami peningkatan dengan laporan 535, dengan jumlah 78 orang meninggal dunia, luka ringan luka lintas sebanyak 568 korban, sedangkan luka berat tahun ini mengalami peningkatan sebanyak 228 orang dari tahun 2021.

Dari data yang ada, jumlah korban luka berat akibat kecelakaan pada tahun 2023 sebanyak 637 laporan dengan akumulasi 67 orang meninggal dunia, luka berat sebanyak 243 orang, sementara untuk luka ringan mengalami peningkatan sebanyak 754 orang.

Data diatas jelas menunjukkan adanya kekurangann yang signifikan dalam fasilitas dan disiplin lalu lintas. Meskipun menurunnya etika mengemudi menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan, tidak adanya disiplin mengemudi juga menunjukkan kurangnya etika yang baik. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang tertuang dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, khususnya Pasal 106 yang mengamanatkan pengemudi untuk mengoperasikan kendaraannya dengan perhatian, mengutamakan pejalan kaki, mematuhi peraturan teknis, dan menggunakan sabuk pengaman. Lebih lanjut, Pasal 107 menekankan perlunya penggunaan lampu pada malam hari maupun pada siang hari.

Dengan mempertimbangkan pemikiran di atas, penulis memutuskan untuk melakukan penelitian lebih lanjut tentang permasalahan ini. Hasilnya akan dituangkan kedalam skripsi dengan judul **“Tinjauan Kriminologi Terhadap Delik Culpa Yang Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Kepolisian Resor Bone)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka permasalahan pokok dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apakah yang melatarbelakangi terjadinya delik culpa sehingga menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Bone?
2. Upaya penanggulangan apakah yang melatarbelakangi terjadinya delik culpa sehingga menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Bone?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor-faktor yang melatarbelakangi terjadinya delik culpa yang menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Bone.

2. Untuk mengetahui dan menganalisis upaya penanggulangan yang melatarbelakangi delik culpa sehingga menyebabkan matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Bone.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diperoleh melalui penelitian diatas sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian dapat dijadikan bahan referensi dalam menambah pengetahuan bagi masyarakat dan peneliti mengenai Tinjauan Kriminologi Terhadap Delik Culpa Yang Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas.

2. Manfaat Praktis

- a. Harapan penulis, temuan penelitian ini dapat menjadi bahan perbincangan untuk meningkatkan pemahaman masyarakat, khususnya mahasiswa, dalam ranah Hukum pidana, khususnya yang berkaitan dengan perbuatan kelalaian.
- b. Temuan penelitian ini dapat menjadi sumber berharga bagi penulis yang ingin mengeksplorasi pokok bahasan apa pun yang dibahas dalam skripsi ini. Hal ini dapat digunakan sebagai kerangka acuan atau titik awal untuk diskusi lebih lanjut.

3. Secara Akademis

Penelitian ini bermanfaat sebagai salah satu syarat tugas akhir dalam menyelesaikan studi di Universitas Muslim Indonesia.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Kriminologi

1. Pengertian Kriminologi

Kriminologi dilahirkan pada pertengahan abad ke-19, sejak dikemukakannya hasil penyelidikan Casere Lambroso tentang teori mengenai atavisme dan tipe penjahat serta munculnya teori mengenai hubungan kausalitas bersama Enrico Ferri sebagai tokoh aliran lingkungan dari kejahatan. Kriminologi pertengahan abad XX telah membawa perubahan pandangan. Kriminologi menyelidiki kausa jahat dalam masyarakat kemudian mulai mengalihkan pandangannya kepada proses pembentukan perundang-undangan yang berasal dari kekuasaan (negara) sebagai penyebab munculnya kejahatan dan para penjahat baru dalam masyarakat.²

Istilah kriminologi untuk pertama kali digunakan oleh seorang ahli antropologi Perancis yang bernama Paul Topinard. Secara umum, istilah kriminologi identik dengan perilaku yang dikategorikan sebagai suatu kejahatan. Kejahatan dimaksudkan disini adalah suatu tindakan yang dilakukan orang-orang dan atau instansi yang dilarang oleh suatu Undang-undang. Pemahaman tersebut diatas tentunya tidak bisa disalahkan dalam memandang

² Romli Atmasasmita. (1992). *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*. Bandung: Eresco, hlm : 3

kriminologi yang merupakan bagian dari ilmu yang mempelajari suatu kejahatan.³

Secara etimologis, kriminologi berasal dari bahasa Yunani, crime (kejahatan) dan Jogos (ilmu), dengan demikian kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang kejahatan.⁴

Menurut Edwin H. Sutherland dan Donald R. Cressey, kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang membalas mengenai kejahatan sebagai gejala sosial, termasuk di dalamnya mencakup proses pembuatan Undang-undang, pelanggaran hukum dan bagaimana reaksi terhadap pelanggaran hukum.

Kriminologi Belanda Hoefnagels, berpendapat bahwa kriminologi adalah ilmu empiris yang terkait dengan norma hukum yang mempelajari kejahatan dan proses formal dan informal, kriminalisasi dan dekriminialisasi, situasi pelanggaran hukum pelaku, penyebab dan hubungan antar penyebab, reaksi dan respon formal dan informal, penjahat, masyarakat dan orang lain selain pelaku.⁵

Ada berbagai definisi mengenai kriminologi menurut para sarjana salah satunya menurut M. P. Vrij yang mendefinisikan

³ Ni Putu Rai Yulianti. (2019). *Kenakalan Anak dalam Fenomena Balapan Liardi Kota Singaraja Dalam Kajian Kriminologi*. Jurnal Advokasi, 9 (1). (<https://e-journal.unmas.ac.id/index.php/advokasi/article/view/317>), hlm : 34. Diakses pada Tgl 1 Februari 2024. Pkl 13.39

⁴ Benedictus Bosu. (1982). *Sendi-Sendi Kriminologi*. Surabaya: Usaha Nasional, hlm: 11

⁵ Nur Fadhilah Mappaselleng & Zul Khaidir Kadir. (2020). *Kriminologi Esensi dan Perspektif*, D.I. Yogyakarta: Trussmedia Grafika, hlm : 2

kriminologi sebagai ilmu yang mempelajari kejahatan, mula-mula mempelajari kejahatan itu sendiri, kemudian sebab-sebab serta akibat dari kejahatan itu sendiri.⁶

2. Ruang Lingkup Kriminologi

Kriminologi mempelajari kejahatan sebagai fenomena sosial sehingga sebagai pelaku kejahatan tidak terlepas dari interaksi sosial, artinya kejahatan menarik perhatian karena pengaruh perbuatan tersebut yang dirasakan dalam hubungan antar manusia. Kriminologi merupakan kumpulan ilmu pengetahuan dan pengertian gejala kejahatan dengan jalan mempelajari dan menganalisa secara ilmiah keterangan-keterangan, keseragaman-keseragaman, pola – pola dan faktor – faktor kausal yang berhubungan dengan kejahatan, pelaku kejahatan serta reaksi masyarakat terhadap keduanya.⁷

Kriminologi adalah pemahaman keterlibatan individu dalam tingkah laku delinkuen dan tingkah laku jahat dan pemahaman bekerjanya sistem peradilan pidana, yang disebut pertama yaitu kajian keterlibatan, mempunyai dua aspek: a) Kajian terhadap si pelaku, dan b) Kajian tingkah laku dan si pelaku termasuk korban manusia, yang kedua memperhatikan masalah (1) masuknya orang dalam sistem peradilan pidana pada setiap titik mulai dari

⁶ Indah Sri Utami. (2012). *Aliran dan Teori Dalam Kriminologi*, Semarang: Thafa Media, hlm : 12

⁷ Romli Atmasasmita. (2013). *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*. Bandung: Replika Aditama, hlm : 17

penahanan, proses peradilan, probasi, institusionalisasi, parole serta (2) keluaran dari produk sistem peradilan pidana dalam setiap titik perjalanan.⁸

Ruang lingkup studi kriminologi adalah mencakup semua proses – proses pembentukan hukum, pelanggaran hukum dan reaksi terhadap pelanggaran hukum.⁹

Pemahaman mengenai ruang lingkup kriminologi bertitik tolak dari beberapa definisi dan perumusan mengenai kriminologi yang telah dikemukakan oleh para ahli kriminolog. Menurut Walter C. Reckless, dalam bukunya *The Crime Problem*, dikemukakan 10 (sepuluh) ruang lingkup kriminologi, yaitu:¹⁰

- a. Kriminologi mempelajari bagaimana kejahatan dilaporkan pada badan-badan resmi dan bagaimana tindakan yang dilakukan dalam menanggapi laporan tersebut.;
- b. Kriminologi mempelajari perkembangan dan perubahan Hukum Pidana dalam hubungannya dengan ekonomi, politik serta tanggapan masyarakatnya;
- c. Kriminologi membahas secara khusus keadaan penjahat, membandingkan dengan yang bukan penjahat, misalnya mengenai sex, ras, kebangsaan, kedudukan ekonomi, kondisi

⁸ Muhamad Mustofa. (2007). *Kriminologi: Kajian Sosiologi Terhadap Kriminalitas Perilaku Menyimpang dan Pelanggaran Hukum*. Jakarta: FISIP UI Press, hlm: 10

⁹ M. Kemal Dermawan. (2014). *Teori Kriminologi*. Tangerang Selatan: Universitas Terbuka, hlm: 4

¹⁰ Sahat Maruli T. Situmeang. (2021). *Buku Ajar Kriminologi*. Depok: PT. Rajawali Buana Pusaka, hlm: 10-11

keluarga, pekerjaan, jabatan, kedudukan, kondisi kejiwaan, fisik, kesehatan jasmani dan rohani dan sebagainya.

- d. Kriminologi mempelajari daerah-daerah atau wilayah-wilayah dihubungkan dengan jumlah kejahatan dalam daerah atau wilayah yang dimaksud dan bahkan diteliti pula bentuk spesifik dari kejahatan yang terjadi, misalnya penyelundupan di daerah pelabuhan atau korupsi di lingkungan pejabat;
- e. Kriminologi berusaha memberikan penjelasan mengenai faktor-faktor penyebab kejahatan untuk menuangkannya dalam bentuk ajaran dan teori.;
- f. Kriminologi mempelajari jenis kejahatan yang dimanifestasikan secara istimewa dan menunjukkan kelainan daripada yang sering berlaku, *organized crime*, *white collar crime*, berupa bentuk-bentuk kejahatan modern, termasuk pembajakan pesawat, pencucian uang dan pembobolan ATM;
- g. Kriminologi mempelajari hal-hal yang sangat erat hubungannya dengan kejahatan, misalnya alkoholisme, narkoba, pelacuran, gelandangan dan pengemis (*vagrancy*) dan lain-lain.;
- h. Kriminologi mempelajari apakah peraturan perundang-undangnya beserta penegak hukumnya sudah efektif;
- i. Kriminologi mempelajari kemanfaatan lembaga-lembaga yang digunakan untuk menangkap, menahan dan menghukum;

- j. Kriminologi mempelajari setiap usaha untuk mencegah kejahatan.

Dengan demikian, ruang lingkup kriminologi mencakup berbagai aspek yang berkaitan dengan Undang – undang. Dimulai dari proses pembuatan Undang-undang tersebut, pelanggaran terhadap Undang – undang dan reaksi masyarakat terhadap pelanggaran Undang – undang. Sehubungan dengan hal tersebut, Sutherland mengemukakan ada 3 (tiga) bagian yang terkonsentrasi dalam 3 (tiga) bidang ilmu, yakni;¹¹

- a. Sosiologi Hukum, yang bertugas mencari penjelasan tentang kondisi-kondisi terjadinya/terbentuknya hukum pidana melalui analisis ilmiah. Bidang ilmu ini juga merupakan analisis sosiologis terhadap hukum. Pokok-pokok bahasan dalam sosiologi hukum ini, antara lain, peranan hukum dalam mewujudkan nilai – nilai sosial, kondisi empiris perkembangan hukum dan peranan hukum bagi perbaikan nasib kelompok – kelompok masyarakat yang lemah dan rentan baik secara sosial, budaya, politik, dan ekonomi;
- b. Etiologi criminal, yaitu bertugas mencari penjelasan tentang sebab – sebab terjadi kejahatan secara analisis ilmiah. Bidang ilmu ini, sebenarnya, muncul karena berbagai dorongan ketidakpuasan para ahli hukum pidana atas kenyataan bahwa

¹¹ M. Kemal Dermawan. (2016). *Ruang Lingkup Studi Kriminologi* (<http://repository.ut.ac.id/4563/2/SOSI4302-M1.pdf>), Diakses pada tanggal 17 Januari 2024, hlm: 15

pelanggaran hukum (pidana) masih tetap saja terjadi walaupun hukum (pidana) tersebut telah sedemikian rupa dikembangkan untuk menangkal kejahatan;

- c. Penologi, artinya berarti ilmu pengetahuan tentang terjadinya atau berkembangnya hukuman, artinya dan manfaatnya berhubungan dengan upaya “*control of crime*” (pengendalian kejahatan) yang meliputi upaya preventif maupun represif. Penologi bertujuan untuk menjelaskan sejarah perkembangan penghukuman, teori-teori dan masalah korelatif penghukuman, konteks perkembangan penghukuman dan pelaksanaan penghukuman.

B. Tinjauan Umum Delik Culpa

1. Pengertian Tindak Pidana Delik Culpa

Delik berasal dari bahasa latin yaitu *delictum*. Dalam bahasa Jerman disebut *delict*, dalam bahasa Prancis disebut *delit* dan dalam Bahasa Belanda disebut *delict*. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, arti delik diberi batasan berupa perbuatan yang dapat dikenakan hukuman karena merupakan pelanggaran terhadap Undang-undang atau tindak pidana.¹²

Istilah delik atau *het strafbaarfeit* dalam ilmu hukum memiliki banyak pengertian maupun terjemahan – terjemahan yang bermakna serupa. Terjemahan atau tafsiran tersebut

¹² Leden Marpaung. (2014). *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm : 7

diantaranya ada yang menyebutkan delik sebagai perbuatan yang dapat atau boleh dihukum, peristiwa pidana, perbuatan pidana dan tindak pidana.¹³

Andi Zainal Abidin Farid mengemukakan bahwa pengertian delik berasal dari bahasa "*latin delic*" dan "*delicate*" sebagai suatu perbuatan yang dilarang dan diancam pidana barang siapa yang melanggar larangan tersebut. Alasan penggunaan istilah delik karena :

- a. Istilah tersebut singkat, jadi bersifat wets economisch;
- b. Istilah tersebut dikenal diseluruh dunia, jadi bersifat universal;
- c. Istilah delik dapat memenuhi keperluan pembedaan badan hukum, organisasi, sesuai dengan perkembangan hukum pidana.¹⁴

Menurut Achmad Ali, tindak pidana (delik) adalah pengertian umum tentang perbuatan yang melanggar hukum ataupun perundang-undangan dengan tidak membedakan apakah pelanggaran itu dibidang hukum privat ataupun hukum publik termasuk hukum pidana.¹⁵

¹³ SR Sianturi. (2002). *Asas-Asas Hukum Pidana dan Penerapannya*. Jakarta: Stora Grafika, hlm: 60.

¹⁴ Andi Hamzah. (1994). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm: 88.

¹⁵ Achmad Ali. (2002). *Keterpurukan Hukum Indonesia (Penyebab dan Solusinya)*. Jakarta: Ghalia Indonesia

Menurut Lamintang, unsur delik terdiri atas dua macam, yakni unsur subjektif dan unsur objektif. Selanjutnya, Lamintang menyatakan sebagai berikut:

Adapun unsur-unsur subjektif dari suatu tindakan itu adalah sebag

“Yang dimaksud dengan unsur subjektif adalah unsur yang melekat pada diri si pelaku atau yang berhubungan dengan diri si pelaku dan termasuk di dalamnya segala sesuatu yang terkandung di dalam hatinya. Adapun yang dimaksud dengan unsur objektif adalah unsur yang ada hubungannya dengan keadaan-keadaan, yaitu dalam keadaan ketika tindakan-tindakan dari si pelaku itu harus dilakukan.”

Adapun unsur-unsur subjektif dari suatu tindakan itu adalah sebagai berikut:¹⁶

- a. Kesengajaan atau ketidaksengajaan (*dolus atau culpa*);
- b. Maksud atau *voornemen* pada suatu percobaan atau poding seperti yang dimaksud di dalam Pasal 53 ayat (1) KUHP;
- c. Berbagai maksud atau *oogmerk* seperti yang terdapat misalnya di dalam kejahatan pencurian, penipuan, pemerasan, pemalsuan, dan lain-lain;
- d. Merencanakan terlebih dahulu atau *voorbedachte raad*, seperti yang terdapat di dalam kejahatan pembunuhan menurut Pasal 340 KUHP;
- e. Perasaan takut seperti yang antara lain terdapat dalam rumusan tindak pidana menurut Pasal 308 KUHP.

¹⁶ Leden Marpaung. (2014). *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm: 11

Unsur – unsur objektif dari suatu tindak pidana adalah sebagai berikut:

- a. Sifat melawan hukum atau *wederrechtelijkheid*;
- b. Kualitas dari si pelaku, misalnya keadaan sebagai seorang pegawai negeri dalam kejahatan menurut Pasal 415 KUHP atau keadaan sebagai pengurus suatu perseroan terbatas dalam kejahatan menurut Pasal 398 KUHP;
- c. Kualitas, yakni hubungan antara suatu tindakan sebagai penyebab dengan suatu kenyataan sebagai akibat.

Menurut doktrin *schuld* yang sering diterjemahkan dengan kesalahan yang terdiri atas kesengajaan dan kealpaan dalam kedua hal tersebut dibedakan “kesengajaan” adalah di kehendaki, sedangkan “kealpaan” (*culpa*) adalah tidak dikehendaki. Maka umumnya para pakar sependapat bahwa kealpaan bentuk kesalahan yang lebih ringan dari kesengajaan. Adapun pengertian kealpaan (*culpa*) menurut para ahli antara lain:

Culpa adalah suatu macam kesalahan yang kadang-kadang terjadinya hanya kebetulan belaka.

- a. Prof. Mr. D. Simons, menerangkan kealpaan (*culpa*) umumnya itu terdiri atas dua bagian, tidak berhati-hati melakukan suatu perbuatan, disamping itu juga dapat menduga perbuatan itu. Namun, meskipun suatu perbuatan dilakukan dengan hati-hati, masih mungkin juga terjadi, jika yang berbuat itu telah

mengetahui bahwa dari perbuatan itu mungkin akan timbul suatu akibat yang dilarang Undang – undang.

- b. Prof. Satochid Kartanegara menjelaskan delik kealpaan atau sering disebut dengan istilah culpa dan juga sering disebut juga dengan “*culpose delictum*” yaitu tindak pidana yang berunsur kesengajaan. Culpouse delictum adalah delik yang mempunyai unsur kealpaan culpa atau kesalahan.¹⁷

Culpa adalah suatu macam kesalahan yang kadang – kadang terjadinya hanya kebetulan belaka. Hal ini diakui oleh Undang-undang dan oleh karena itulah maka oleh hukum pidana hanya di pidana suatu culpa yang besar, yang oleh doktrin disebut *culpa levis* atau *culpa levissima (lichte schuld)* tidaklah diancam pidana. Sebagai ukurannya, itulah dipakai perbandingan dengan orang lain yang setingkat dari golongannya. Jurisprudensi di negeri Belanda dan di Indonesia pun sudah menjadi tetap membebaskan culpa levis itu.¹⁸

Kealpaan atau culpa memiliki 3 (tiga) unsur, sebagai berikut.¹⁹

- a. Pelaku perbuatan lain dari apa yang seharusnya diperbuat menurut hukum tertulis maupun tidak tertulis, sehingga

¹⁷ Laden Mapaung. (2006). *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika, hlm: 25-26.

¹⁸ H.M Rasyid Ariman & Fahmi Raghieb. (2016). *Hukum Pidana*. Malang: Stara Press, hlm: 239

¹⁹ Fitri Wahyuni. (2017). *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*. Tangerang Selatan: PT. Nusantara Persada Utama, hal: 74

sebenarnya ia telah melakukan suatu perbuatan (termasuk tidak berbuat) yang melawan hukum;

- b. Pelaku telah berlaku kurang hati-hati, ceroboh dan kurang berpikir panjang; serta
- c. Perbuatan pelaku itu dapat dicela, oleh karenanya pelaku harus bertanggung jawab atas akibat dari perbuatannya tersebut.

Kemudian, berdsarkan doktrin D. Schaffmeister, N. Keijzer, dan E. PH. Sutorius terdapat skema dari culpa, yaitu:²⁰

Culpa Lata yang disadari (alpa) atau *conscious* artinya, kelalaian yang disadari yakni seseorang sadar akan risiko tetapi berharap akibat buruk tidak akan terjadi. Contohnya:

- a. Sembrono (roekeloos) artinya dalam kamus besar Bahasa Indonesia kurang hati-hati, gegabah atau ceroboh.
- b. Lalai (onachtzaam) artinya kelalaian yang tidak disadari yakni seseorang seyogianya harus sadar dengan risiko, tetapi tidak demikian. Contohnya: kurang berpikir (onnadentkend) dan lengah (onoplettend).
- c. Tidak acuh adalah sikap atau perilaku seseorang yang tampak tidak peduli, tidak tertarik, atau cuek terhadap sesuatu.

²⁰ Ibid, hlm: 74-75

2. Bentuk-Bentuk Culpa (Kelalaian/Kealpaan)

Dalam hal seseorang melakukan perbuatan dengan “*sengaja*” dapat dikualifikasi kedalam dua bentuk kesengajaan, yaitu :²¹

a. Kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*).

Kealpaan atau kelalaian terjadi apabila pelaku dapat memperkirakan akan timbulnya suatu akibat dan ia telah melakukan upaya untuk mencegah munculnya akibat tersebut, namun akibat yang diperkirakannya itu tetap saja muncul.

b. Kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*).

Kealpaan atau kealpaan terjadi ketika pelaku dalam melakukan tindakannya tidak memperkirakan kemungkinan akan timbulnya suatu akibat dari tindakan tersebut padahal sepatutnya ia dapat memperkirakan akan timbulnya suatu akibat. Dalam unsur kesalahan ini, perlu dicermati perbedaan antara kelalaian yang disadari dengan *dolus eventualis* yang hampir memiliki persamaan

Pelaku melakukan sesuatu yang tidak menyadari kemungkinan akan timbulnya suatu akibat, padahal seharusnya ia dapat menduga sebelumnya.

Perbedaan itu bukanlah berarti bahwa kealpaan yang disadari itu sifatnya lebih berat dari pada kealpaan yang tidak

²¹ E.Y. Kanter dan SJL Sianturi. (2002). *Asas -Asas Hukum Pidana di Indonesia dan Penerapannya*. Jakarta : Sinar Grafika. Cetakan III.

disadari. Kerap kali justru karena tanpa berfikir akan kemungkinan timbulnya akibat malah terjadi akibat yang sangat berat.

Van Hattum mengatakan, bahwa “kealpaan yang disadari itu adalah suatu sebutan yang mudah untuk bagian kesadaran kemungkinan (yang ada pada pelaku), yang tidak merupakan *dolus eventualis*”.

Jadi perbedaan ini tidak banyak artinya. Kealpaan sendiri merupakan pengertian yang normatif bukan suatu pengertian yang menyatakan keadaan (bukan *feitelijk begrip*). Penentuan kealpaan seseorang harus dilakukan dari luar, harus disimpulkan dari situasi tertentu, bagaimana seharusnya si pelaku itu berbuat.²²

Kejahatan dan pelanggaran pembagian delik atas kejahatan dan pelanggaran ini disebut oleh Undang-undang. Ilmu pengetahuan mencari secara intensif ukuran (kriterium) yang bersifat kualitatif untuk membedakan kedua jenis delik ada dua pendapat, sebagai berikut.

- a. *Recht delicten*, ialah perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu Undang – undang atau tidak, jadi yang benar – benar dirasakan oleh masyarakat sebagai bertentangan dengan keadaan misal: pembunuhan, pencurian. Delik-delik semacam ini disebut “kejahatan” (*mala perse*).

²² Tofik Yanuar Chandra. (2022), *Hukum Pidana*. Jakarta: PT. Sangir Multi Usaha, hlm: 78

b. Wetsdelicten, ialah perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pidana karena Undang – undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada Undang – undang mencamnya dengan pidana. Misalnya : memarkir mobil di sebelah kanan jalan (mala quia prohibita). Delik-delik semacam ini disebut “pelanggaran”. Perbedaan secara kualitatif ini tidak dapat diterima, sebagai delik karena tercantum dalam Undang-undang pidana, jadi sebenarnya tidak segera dirasakan sebagai bertentangan dengan rasa keadilan. Dan sebaliknya ada “pelanggaran”, yang benar-benar dirasakan bertentangan dengan rasa keadilan.²³

3. Tindak Pidana Kelalaian

Menurut para penulis Belanda, yang dimaksudkan dengan culpa dalam pasal-pasal KUHP adalah kesalahan yang agak berat. Istilah yang mereka pergunakan adalah grove schuld (kesalahan besar). Meskipun ukuran grove schuld ini belum tegas seperti kesengajaan, namun dengan istilah grove schuld ini sudah ada sekedar ancar-ancar bahwa tidak masuk culpa apabila seorang pelaku tidak perlu sangat berhati – hati untuk bebas dari hukuman. Lebih lanjut, dikatakan bahwa untuk culpa ini harus diambil sebagai ukuran bagaimana kebanyakan orang dalam masyarakat

²³ Fajar Rifanto. (2022). *Tinjauan Yuridis Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain di Pengadilan Negeri Demak*. https://repository.unissula.ac.id/25761/1/30301609692_fullpdf.pdf

bertindak dalam keadaan yang in concreto terjadi. Jadi, tidaklah dipergunakan sebagai ukuran seorang yang selalu sangat berhati-hati, dan juga tidak seorang yang selalu serampangan dalam tindak tanduknya.²⁴

Mengenai ukuran kelalaian dalam hukum pidana, mengatakan bahwa menurut MvA (*Memorie van Toelichting*) (memori jawaban) dari pemerintah, yang menjadi tolak ukur bagi pembuat Undang-undang bukanlah *diligentissimus pater familias* (kehati-hatian tertinggi kepala keluarga), melainkan warga pada umumnya. Syarat untuk penjatuan pidana adalah sekedar kecerobohan serius yang cukup, ketidakhati-hatian besar yang cukup; bukan culpa levis (kelalaian ringan), melainkan culpa lata (kelalaian yang kentara/besar).

Berbicara tentang pertanggungjawaban pidana, maka tidak dapat dilepaskan dengan tindak pidana. Sebab tindak pidana baru bermakna manakala terdapat pertanggungjawaban pidana, sedangkan pengertian pertanggungjawaban pidana adalah diteruskannya celaan yang obyektif yang ada pada tindak pidana dan secara subyektif kepada seseorang yang memenuhi syarat untuk dapat dijatuhi pidana karena perbuatannya itu. Pertanggungjawaban pidana hanya dapat terjadi jika sebelumnya seseorang telah melakukan suatu tindak pidana. Moelyatno mengatakan,

²⁴ Wirjono Prodjodikoro. (2003). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Jakarta : PT. Refika Aditama, hlm: 70

“Seseorang tidak mungkin dipertanggungjawabkan (dijatuhi hukuman) kalau dia tidak melakukan suatu tindak pidana”. Dengan demikian, pertanggungjawaban pidana pertama-tama tergantung pada dilakukannya tindak pidana pertanggungjawaban pidana hanya akan terjadi jika sebelumnya telah ada seseorang yang melakukan suatu tindak pidana.²⁵

Dalam pengertiannya tentang Kejahatan, Hagan memperkenalkan apa yang disebut “variable berkelanjutan”, bahwa aturan melanggar berkisar dari penyimpangan kecil mulai dari standar perilaku yang dapat diterima. Definisi mencakup 3 (tiga) ukuran yang sangat penting, masing-masing mulai dari yang rendah dan lemah hingga tinggi dan kuat:

- a. Pertama adalah tingkat consensus atau kesepakatan, yaitu tingkat dimana kebanyakan orang dapat menerima tindakan tertentu sebagai tindakan benar atau salah. Hagan menjelaskan sebagai ukuran pertama dari tingkat kesepahaman atau kesepakatan tentang kelalaian suatu tindakan, yang dapat berkisar dari kebingungan dan sikap apatis melalui tindak ketidaksetujuan terhadap kondisi kesepakatan umum.
- b. Dimensi kedua dari pendekatan Hagan adalah tingkat keparahan atau kerasnya respon masyarakat dalam hukum. Hal ini mencakup penghindaran sosial atau peringatan yang resmi

²⁵ Chairil Huda. (2006). *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*. Jakarta: Kencana Prenada Media, hlm. 19.

seperti Undang-undang, baik itu melalui pidana denda maupun pidana penjara selama waktu tertentu.

- c. Dimensi ketiga Hagan adalah tingkat keseriusan kejahatan berdasarkan kerugian yang ditimbulkan.

Hagan mengintegrasikan 3 (tiga) dimensi tersebut kedalam teori *Pyramid of Crime*. Pada dimensi consensus adalah tingkat kesepakatan didalam masyarakat tentang kelalaian suatu tindakan.²⁶

Kitab Undang – Undang Hukum Pidana (KUHP), kelalainnya biasanya disebut juga dengan kesalahan, kurang berhati-hati, atau kealpaan. Pada Pasal 360 KUHP menyebutkan juga bahwa:

- a. Barangsiapa karena kesalahannya menyebabkan orang luka berat dihukum dengan hukuman penjara selamalamanya lima tahun atau hukuman kurungan selama – lamanya 1 (satu) tahun;
- b. Barangsiapa karena kesalahannya menyebabkan orang luka sedemikian rupa sehingga orang itu menjadi sakit.

Sementara atau tidak dapat menjalankan jabatannya atau pekerjaannnya sementara, dihukum dengan hukuman penjara selama-lamanya sembilan bulan atau hukuman kurungan selama – lamanya enam bulan atau hukuman denda setinggi – tingginya Rp.4.500 (empat ribu lima ratus rupiah).

²⁶ Nur Fadhillah Mappaselleng & Zul Khaidir Kadir, hlm: 11-12

Menurut pasal 359 kealpaan adalah barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun.²⁷

Dalam penjelasan pasal R. Soesilo menyebutkan bahwa isi pasal 360 KUHP ini hampir sama dengan Pasal 359 KUHP, bedanya hanya bahwa:

- a. Akibat dari Pasal 359 adalah 'mati' orang, sedang akibat dalam Pasal 360 adalah luka berat atau luka yang menyebabkan jatuh sakit (ziek bukan pijn) atau terhalang pekerjaan sehari-hari;
- b. Karena salahnya (kurang hati-hatinya) menyebabkan orang luka ringan (tidak Ziek dan tidak terhalang pekerjaannya sehari-hari), tidak dikenakan pasal ini.

Matinya seseorang disini tidak ada niat sama sekali berpikir sebelumnya oleh terdakwa. Akan tetapi, kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang hati-hati atau lalainya terdakwa misalnya seorang sopir menjalankan kendaraan mobil selalu kencang, sehingga menabrak orang sampai mati.

Seseorang melakukan sesuatu perbuatan yang bersifat melawan hukum, atau melakukan suatu perbuatan yang sesuai dalam rumusan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana sebagai

²⁷ R. Susilo. (2013). *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)*. Bogor: Politeia.

perbuatan pidana, belumlah berarti bahwa pelaku di pidana. Dapat dipidanannya seseorang harus ada syarat, yaitu:²⁸

- a. Perbuatan yang bersifat melawan hukum sebagai perbuatan pidana;
- b. Perbuatan yang dilakukan itu dapat bertanggung jawabkan sebagai kesalahan.

Van Hamel mengatakan bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu:²⁹

- a. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum;
- b. Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Mengenai hukuman karena kealpaan yang mengakibatkan orang lain mati dalam hukum Indonesia ada dua jenis;³⁰

- a. Hukuman pokok, yang meliputi sebagai berikut.
 - 1) Hukuman penjara;
 - 2) Hukuman kurungan.
- b. Hukuman tambahan, yang meliputi sebagai berikut.
 - 1) Pencabutan hak-hak tertentu;
 - 2) Penyitaan terhadap benda-benda tertentu;

²⁸ Bambang Poernomo. (1985). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta: Ghalia, hlm: 134

²⁹ Moeljatno. (1988). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, hlm: 201

³⁰ Sathocid Kartanegara. (1979). *Hukum Pidana*. Jakarta: Balai Lektur Mahasiswa, hlm: 96

3) Pengumuman kepalsuan.

C. Tinjauan Umum Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kepolisian Republik Indonesia dalam (Polri) menciptakan situasi keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) merupakan tugas pokok yang harus diemban oleh setiap anggota Polri. Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang terjadi di jalan baik di sengaja ataupun tidak dan melibatkan kendaraan dengan/atau tanpa pengguna jalan lainnya, pada umumnya menimbulkan korban manusia dan/ atau kerugian harta benda.³¹

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kecelakaan berasal dari kata celaka. Celaka adalah (selalu) mendapat kesulitan, kemalangan, kesusahan dan sebagainya; malang; sial, dan kecelakaan adalah kejadian (peristiwa) yang menyebabkan orang celaka.³²

Lalu lintas adalah sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya.

³¹ Andrew R. Cecil. (2011). *Penegakan Hukum Lalu Lintas*. Bandung: Nuansa, hlm: 28

³² Eldanari & Dhevryana. (2018). *Karakteristik Kecelakaan dan Inspeksi Keselamatan Jalan Di Kota Palangkaraya Provinsi Kalimantan Tengah Studi Kasus: Ruas Jalan Tjilik Riwut KM 1 – KM 10*. (<https://ejournal.uajy.ac.id/15493/3/MTS025542.pdf>). Diakses pada Tgl 2 Januari 2024. Pkl 20.00

Dapat diartikan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang dicapai. Lalu lintas juga dapat diartikan sebagai hubungan antara manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.³³

Berdasarkan pengertian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian atau peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan ataupun tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban jiwa dan/atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi disebabkan penggunaan jalur jalan secara sembarangan oleh pengendara. Program kanalisasi lajur kiri merupakan salah satu program yang dilaksanakan guna menertibkan dan mendisiplinkan para pengguna jalan raya khususnya pengendara kendaraan bermotor. Program kanalisasi lajur kiri ditujukan untuk pengendara roda dua seperti sepeda motor dan mobil penumpang umum.³⁴

Panduan Praktis Berlalu Lintas (2009), Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

³³ Elliana, M. (2021). *Analisis Dampak Lalu Lintas Sebagai Salah Satu Upaya Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas*. (<https://repository.umko.ac.id/id/eprint/130/3/BAB%202%20MEILY.pdf>). Tgl 2 Januari 2024. Pkl 19.45.

³⁴ Sarry, Y. P., Widodo, H. (2014). *Upaya Polisi Lalu Lintas dalam Meningkatkan Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengendara Bermotor (Studi Deskriptif terhadap Program Kanalisasi Lajur Kiri pada Satlantas Polrestabes Surabaya)*. (<https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/jurnal-pendidikan-kewarganegaraa/article/view/7849>)

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa;
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.³⁵

Ruang lingkup keberlakuan Undang - Undang berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib dan lancar melalui:

- a. Kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan;
- b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, Pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

³⁵ Nirmala Sari & Khaidir Saleh. (2022). *Tinjauan Yuridis Penerapan Sanksi Pidana pada Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Jiwa Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. (<https://jppd.org/index.php/jppd/article/view/55>). Dikses pada Tgl 2 Februari 2024. Pkl 22.36.

Berdasarkan jenis cakupannya, ada beberapa macam jenis lampu lalu lintas yang dapat kita temui di jalan raya, yaitu sebagai berikut:

- a. Lampu lalu lintas terpisah, yaitu lampu lalu lintas yang pemasangannya didasarkan pada suatu tempat persimpangan saja tanpa mempertimbangkan persimpangan lain;
- b. Lampu lalu lintas terkoordinasi yaitu, lampu lalu lintas yang pemasangannya mempertimbangkan beberapa persimpangan yang terdapat pada arah tertentu;
- c. Lampu lalu lintas jaringan yaitu, lampu lalu lintas yang pemasangannya mempertimbangkan beberapa persimpangan yang terdapat dalam suatu jaringan yang masih dalam satu kawasan.³⁶

2. Faktor – Faktor Yang Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan memiliki tiga faktor penyebab utama berdasarkan Haddon's Matrix yakni faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan yang terbagi dalam tiga tahap pra, saat, dan pasca-kecelakaan. Faktor dalam tahap pra-kecelakaan guna mencegah terjadinya kecelakaan, faktor dalam tahap saat kecelakaan guna pencegahan cedera, dan faktor dalam tahap pasca-kecelakaan guna mempertahankan hidup. Pengetahuan, penggunaan jalur dan

³⁶ Kompas.com. (2022). *Lampu Lalu Lintas: Jenis, Tujuan dan Arti Setiap Warna*. (<https://www.kompas.com/skola/read/2022/09/09/093000869/-lampu-lalu-lintas--jenis-tujuan-dan-arti-setiap-warna?page=all>). Diakses pada Tgl 3 Februari 2024. Pkl 14.37

kecepatan berkendara merupakan komponen faktor perilaku yang tergolong faktor manusia tahap pra-kecelakaan dalam Haddon's Matrix.

Manajemen kecepatan berkendara tidak akan dapat dilakukan apabila kendaraan bermotor tidak dilengkapi dengan alat penunjuk kecepatan. Ketepatan serta keakuratan alat penunjuk kecepatan merupakan salah satu hal yang mempengaruhi baik tidaknya manajemen kecepatan berkendara. Keberadaan serta ketepatan dan keakuratan alat penunjuk kecepatan merupakan faktor kendaraan pada tahap pra-kecelakaan dalam teori Haddon's Matrix yang menjadi salah satu upaya dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.³⁷

Clarkson H. Oglesby dan R. Gary Hicks memberikan pendapat bahwa kecelakaan sangat ditentukan oleh faktor pengemudi. Pengemudi memiliki peranan yang besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengemudi kurang antisipasi atau tidak mampu memperkirakan bahaya dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Laporan kecelakaan menunjukkan bahwa pengendalian yang tidak baik, seringkali disertai pelanggaran hukum, terletak di dalam rantai kejadian yang mengakibatkan 73%

³⁷ Mohan, D., Tiwari, G., Khayesi, M., & Nafukho, F.M. (2006). *Road Traffic Injury Prevention: Training Manual*. http://whqlibdoc.who.int/publications/2006/9241546751_eng.pdf. Diakses pada Tgl 22 Januari 2024. Pkl 17.19.

dari kecelakaan fatal dan 83% dari seluruh kecelakaan jalan raya.³⁸

Clarkson H. Oglesby dan R. Gary Hicks mencontohkan beberapa faktor dalam kecelakaan diantaranya adalah Kekurangan fisik dalam penglihatan, pendengaran, dan dari sebab lainnya kadang menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi dengan kekurangan ini menyumbangkan 1,3% dari kecelakaan fatal dan 0,6% dari seluruh kecelakaan dan dari pejalan kaki yang tewas, 5% di antaranya memiliki cacat.³⁹

Salah satu hal yang sering terjadi dalam lalu lintas dan angkutan jalan adalah kecelakaan lalu lintas yang tidak terduga dan tidak disengaja. Bahkan masyarakat justru saling menyalahkan bahkan ada pepatah di masyarakat bahwa yang besar (kendaraan roda empat) selalu salah jika terjadi kecelakaan lalu lintas, bahkan polisi terkadang bingung siapa yang salah dan siapa yang benar. Hal ini tentu saja menimbulkan kebingungan dan ketidakadilan bagi masyarakat karena satu sama lain merasa benar dan menyalahkan pihak lain. Kondisi ini tentu disebabkan oleh tidak jelasnya dasar bukti yang digunakan pengemudi untuk menentukan siapa sebenarnya yang bersalah. Penegakan hukum bagi pelaku dan memberikan perlindungan bagi korban kecelakaan lalu lintas serta menjadi landasan bagi pengembangan teknologi

³⁸ Oglesby, Clarkson H, R. Gary Hicks. (1998). *Teknik Jalan Raya*. Jakarta: Erlangga, hlm: 489.

³⁹ Ibid, hlm: 490

untuk digunakan sebagai perlengkapan kendaraan bermotor harus dioptimalkan.⁴⁰ Adapun beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, sebagai berikut.

a. Faktor Manusia

- 1) Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pengemudi kendaraan, pejalan kaki, dan pemakai jalan lain yang menggunakan fasilitas jalan secara langsung. Pejalan kaki dapat menjadi korban kecelakaan dan juga dapat menjadi penyebab kecelakaan. Sedangkan pengemudi kendaraan merupakan penyebab utama kecelakaan, sehingga paling sering diperhatikan. Hampir 95% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor pengemudi terkait perilakunya. Beberapa faktor yang menimbulkan terjadinya kecelakaan akibat perilaku manusia;
- 2) Kurang antisipasi, yakni pengemudi yang tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan (kendaraan lain);
- 3) Lengah, yakni melakukan kegiatan lain sambil mengemudi yang dapat mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengemudi, seperti contohnya melihat kesamping, menyalakan rokok, mengambil sesuatu atau berbincang-bincang di handphone saat mengemudikan kendaraan;

⁴⁰ Andika Prawira Buana, Arfah Tjolleng & Aan Aswari. (2021). *Legal Aspects The Use of Dashboard Cameras as an Effort to Develop Traffic Law*. (<https://doi.org/10.52970/grlspr.v1i1.163>), Diakses pada Tgl 2 Februari 2024. Pkl 22.03

- 4) Mengantuk adalah pengemudi yang kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat dan atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 (lima) jam tanpa istirahat;
- 5) Mabuk, yakni pengemudi yang berada dalam pengaruh alkohol, obat - obatan dan narkotika yang dapat menghilangkan kesadaran saat mengemudi;
- 6) Tidak tertib, yakni perilaku pengemudi yang melanggar lalu lintas, baik pelanggaran rambu ataupun lampu lalu lintas.
- 7) Human error (kelalaian pengemudi), yaitu faktor ini merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas. Beberapa contohnya adalah memacu kendaraan melampaui kemampuan mengemudi, mengantuk, reaksi yang berlebihan ketika mobil mengalami gejala negative pengendalian seperti limbung, oversteer maupun understeer. Menurunnya konsentrasi pengemudi karena sibuk bertukar pesan, bertelepon dan makan sambil menyetir.⁴¹

b. Faktor Kendaraan

Salah satu faktor yang berkontribusi pada kejadian kecelakaan lalu lintas adalah kendaraan bermotor yang digunakan. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang

⁴¹ Andi Zeinal Marala. (2015). *Kelalaian Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Yang Menimbulkan Kecelakaan Jalan Raya*. (<https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexcrimen/article/view/9016>). Diakses pada Tgl 2 Januari 2024. Pkl 23.33

digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Faktor kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan dari pabrik harus siap pakai. Oleh karena itu, kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian motor berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem, kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan alat-alat motor.

Begitu pula dengan kendaraan mobil yang harus sangat memperhatikan kondisinya sebelum berkendara apakah berfungsi ataupun masih layak pakai seperti mesin, rem, kemudi, ban, lampu, kaca spion, sabuk pengaman, hingga alat-alat mobil. Adapun beberapa faktor yang menyebabkan kendaraan mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya, diantaranya sebagai berikut:

- 1) Genangan air, yakni pada saat memasuki musim penghujan dapat dipastikan banyak genangan yang tercipta akibat kondisi jalan yang tidak mulus atau bergelombang. Melaju dengan kecepatan diatas 60 km/jam, membuat daya cengkaman ban pada aspal mulai berkurang, bahkan bisa hilang. Air merupakan materi penghalang antara dengan permukaan jalan. Akan lebih berbahaya lagi ketika tapak ban sudah tipis. Kecenderungan yang kerap terjadi adalah

kendaraan secara tiba-tiba akan menarik ke kanan atau ke kiri;

- 2) Pecah ban, yakni sama bahayanya dengan genangan. Bukan hanya kendaraan yang susah dikendalikan, bisa juga kendaraan tiba – tiba oleng dan terbalik karena beda ketinggian kendaraan akibat ban meletus. Apalagi saat melaju dalam kecepatan yang cukup tinggi;
- 3) Jalan bergelombang, yakni ketika kendaraan melaju kencang dan melewati gelombang, yang terjadi adalah kendaraan sedikit melayang. Bahkan bagian belakang sering tak bisa diatur, terlebih jika kondisi suspensi sudah jelak, jalan tidak rata ini menyebabkan kendaraan melayang karena ban tidak menempel dengan baik sehingga kehilangan kendali;
- 4) Rem blong (slip), yakni hal ini sudah pasti akan membuat kendaraan lepas control dan sulit untuk diperlambat. Apalagi pada mobil dengan transmisi otomatis yang hanya mengandalkan rem tanpa engine brake. Sebaiknya selalu lakukan pengecekan pada sistem pengereman sebelum berpergian;
- 5) Lampu mati, yakni kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan tidak menyala seringkali terjadi pada malam hari. Hal ini dikarenakan kondisi cahaya pada malam hari sangat

minim, hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu kendaraan. Akan tetapi saat ini lampu utama sepeda motor harus tetap dinyalakan pada siang hari, karena hal ini akan mempermudah pengendara lain mendeteksi kehadiran sepeda motor melalui spionnya. Kecelakaan yang disebabkan lampu kendaraan ada juga yang disebabkan lampu indikator penunjuk arah tidak menyala ketika akan belok, hal ini dapat menyebabkan kendaraan dibelakangnya tidak mengetahui bahwa kendaraan di depannya akan membelok dan kemudian terjadilah kecelakaan.⁴²

c. Faktor Lingkungan

Kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan pula oleh kondisi lingkungan sekitar jalan. Faktor lingkungan penyebab kecelakaan di salah satu jalan tol, antara lain:

- 1) Penyebrangan, yakni misalkan di jalan tol merupakan contoh dari pengaruh lingkungan sosial – budaya karena masyarakat di sekitar jalan tol yang belum memahami penggunaan jalan tol, sering melintas di jalan tol untuk menyebrang. Keadaan ini sangat berbahaya dan dapat mengakibatkan kecelakaan karena kendaraan yang melintas di jalan tol melaju dengan kecepatan tinggi;

⁴² Mahesa & Khasbi. (2021). Jurnal : *Analisis Faktor Human Error, Kondisi Kendaraan dan Karakteristik Lalu Lintas di Ruas Jalan Pantura Kota Tegal*. (<http://repository.unimar-amni.ac.id/3669/>) Diakses pada Tgl 3 Januari 2024. Pkl 10.28

- 2) Asap kendaraan, yaitu merupakan hasil dari pembakaran bahan bakar (bensin dan solar) pada mesin kendaraan bermotor;
- 3) Asap lingkungan, yaitu merupakan asap yang berasal dari lingkungan sekitar jalan. Biasanya asap lingkungan ini berasal dari asap pembakaran sampah oleh masyarakat sekitar maupun asap pabrik dilingkungan tersebut;
- 4) Gangguan Kamtibmas, yaitu gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat di jalan tol dapat berupa kerusuhan, mabuk ditempat umum, dan masalah – masalah sosial yang dapat meresahkan pengguna jalan dan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas;
- 5) Hewan, yakni dalam hal ini hewan yang dimaksud adalah ternak milik masyarakat sekitar yang sering berada direrumputan pinggir jalan utamanya jalan luar kota atau jalan tol;
- 6) Material di jalan, adalah bahan mentah yang belum diproses, tetapi kadang kala telah diproses sebelum digunakan untuk proses produksi lebih lanjut.⁴³

⁴³ Umi Enggarsasi & Nur Khalimatus Sa'diyah. (2017). *Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas*. (<https://doi.org/10.30742/perspektif.v22i3.632>), hlm: 238-247. Diakses pada Tgl 28 Januari 2024. Pkl 19.13.

3. Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas

Upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh Kepolisian terdiri dari tiga bagian pokok, sebagai berikut;

a. Upaya Pre-emptif (Penangkalan)

Upaya pre-emptif sebagai upaya penangkalan di dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas, pada dasarnya meliputi perekayasa berbagai bidang yang berkaitan dengan masalah transportasi, sehingga dapat mengeliminir secara dini dampak-dampak yang mungkin akan timbul.

Upaya pre-emptif dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas dapat diterapkan melalui tindakan terpadu di dalam:⁴⁴

- 1) Pengaturan pengembangan sepanjang sisi jalan;
- 2) Perencanaan tata guna lahan yang meminimumkan konflik antara lalu lintas dengan pejalan kaki dan mengurangi kebutuhan melakukan perjalanan;
- 3) Perencanaan pengembangan transportasi;
- 4) Pembudayaan disiplin berlalu lintas.

Upaya pre-emptif, ialah suatu usaha pertama yang dikerjakan oleh petugas Kepolisian guna mencegah akan terjadinya tindak pidana. Usaha-usaha yang dilakukan dalam penanggulangan kejahatan secara pre-emptif menetapkan norma-

⁴⁴ Indra Nanda. (2013). *Tinjauan Kriminologis Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas*. <http://repository.unhas.ac.id/24847/1/--indrananda-4987-1-13-indra-k.pdf>. Diakses pada tgl 07 Mei 2024. Pkl 19.16

norma yang baik sehingga norma-norma tersebut berkembang dalam diri seseorang.⁴⁵

b. Upaya Preventif (Pencegahan)

Upaya Preventif, ialah seperti pepatah di dalam ilmu kedokteran yaitu mencegah lebih baik daripada mengobati. Jadi tindakan ini dilaksanakan oleh polisi lalu lintas dalam rangka pencegahan terjadinya peristiwa kecelakaan lalu lintas. Upaya-upaya tersebut dilakukan dengan;⁴⁶

- 1) Rambu-rambu lalu lintas, yakni sesuai dengan fungsi rambu-rambu lalu lintas yakni merupakan suatu alat dalam rangka untuk menunjang lancarnya kegiatan berlalu lintas dimana rambu-rambu ini merupakan petunjuk bagi para pengemudi di dalam menjalankan kendaraannya di jalan raya;
- 2) Penyuluhan, yakni dalam rangka untuk meningkatkan kesadaran hukum, polisi lalu lintas juga sering mengadakan penyuluhan-penyuluhan hukum, termasuk di antaranya penyuluhan untuk meningkatkan kesadaran dalam berlalu lintas;
- 3) Perolehan SIM (Surat Izin Mengemudi), yakni pemberian izin mengemudi juga merupakan salah satu upaya untuk mengurangi peristiwa kecelakaan lalu lintas;

⁴⁵ Paul Ricardo. (2010). *Upaya Penanggulangan Kriminologi*. <http://repository.umko.ac.id/id/eprint/133/>. Diakses pada Tgl 25 Februari 2024. Pkl 20.30

⁴⁶ Soejono Dirdjosisworo. (1984). *Sosio Kriminologi: Amalan Ilmu-Ilmu Sosial dalam Studi Kejahatan*. Bandung: Sinar Baru, hlm. 140.

- 4) Pendidikan Masyarakat, yakni Pendidikan masyarakat tentang lalu lintas disingkat Dikmas Lantas adalah segala kegiatan dan usaha untuk menumbuhkan pengertian, dukungan, dan pengikutsertaan masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas melalui proses pengajaran dan pelatihan;
- 5) Penerangan Lalu Lintas yakni, kegiatan komunikasi ini memberikan keterangan – keterangan, gagasan – gagasan, atau kebijaksanaan yang disertai pesan atau anjuran dengan maksud menjelaskan, mendidik, dan mempengaruhi atau mengajak menerima pesan, bersedia untuk bersikap dan bertindak sesuai harapan juru penerang (komunikator);
- 6) Pameran lalu lintas yakni, kegiatan ini merupakan usaha Polri/Polantas dengan memberikan penerangan secara visual kepada masyarakat tentang tugas, kegiatan, dan masalah – masalah yang dihadapi oleh Polantas, sehingga masyarakat mengerti dan memahami serta ikut berpartisipasi dalam menciptakan keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas;
- 7) Perlombaan/Sayembara yakni, lalu Lintas kegiatan ini merupakan perlombaan keterampilan mengendarai kendaraan bermotor atau tidak bermotor yang

diselenggarakan oleh Polri/Polantas yang diikuti oleh masyarakat dengan penilaian tertentu. Sayembara lalu lintas adalah sayembara mengenai pengetahuan lalu lintas yang penilaiannya menurut kriteria tertentu dengan tujuan untuk meningkatkan disiplin dan kesadaran berlalu lintas;

- 8) Taman lalu lintas yakni, taman lalu lintas adalah suatu taman atau tempat yang dibuat sedemikian rupa sehingga menggambarkan suatu kota dalam bentuk mini yang dilengkapi sarana lalu lintas (rambu – rambu), dengan tujuan mendidik bagi para pengunjung khususnya anak-anak sekolah tentang tata cara berlalu lintas, sopan santun, dan kesadaran lalu lintas;
- 9) Razia yakni, usaha lain polisi lalu lintas mengadakan razia untuk memeriksa kendaraan – kendaraan dan kelengkapannya. Hal ini juga dianggap penting sekali dimana pengemudi harus melengkapi surat – suratnya, harus mematuhi peraturan – peraturan lalu lintas, karena melalui razia ini kepatuhan pengemudi diperhatikan, dengan demikian para pengemudi harus lebih berhati – hati dalam mengendarai kendaraanya sekaligus juga untuk menekan terjadinya tindak pidana pencurian motor.

c. Upaya Represif

Upaya represif adalah suatu upaya penanggulangan pelanggar lalu lintas secara konsepsional yang ditempuh setelah terjadinya pelanggaran. Penanggulangan dengan upaya represif dimaksudkan untuk menindak para pelaku pelanggaran lalu lintas sesuai dengan perbuatan, sehingga tidak akan mengulangnya dan orang lain juga tidak akan melakukan mengingat sanksi yang akan ditanggungnya sangat berat.⁴⁷

Dengan upaya penghukuman melalui pasal tersebut selama ini peristiwa kecelakaan lalu lintas belum dapat dibendung atau dikurangi maka pemerintah mengeluarkan Undang – undang No. 1 Tahun 1960 tentang pemberatan hukuman yang diancam oleh pasal 359 dan 360 KUHP sehingga dengan pemberatan hukuman tersebut nantinya dapat mengurangi peristiwa kecelakaan lalu lintas. Pihak kepolisian juga mengikutsertakan masyarakat dalam mencegah terjadinya tindak pidana lalu lintas ini.⁴⁸

4. Teori Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

a. Teori Kontrol Sosial (*Social Control Theory*)

Travis Hirchi sebagai pelopor teori ini, mengatakan bahwa “Perilaku kriminal merupakan kegagalan kelompok – kelompok sosial seperti keluarga, sekolah, kawan sebaya untuk

⁴⁷ Pendidikan.co.id. (2024). *Pengertian Preventif dan Represif, Contoh, Beserta Tujuannya*. (<https://pendidikan.co.id/preventif-dan-represif/>). Diakses pada Tgl 2 Januari 2024. Pkl 19.10

⁴⁸ Soejono Dirdjosisworo, op cit, hlm: 141

mengikatkan atau terikat dengan individu”, Artinya “individu dilihat tidak sebagai orang yang secara intrinsik patuh pada hukum; namun menganut segi pandangan antitesis dimana orang harus belajar untuk tidak melakukan tindak pidana”. argumentasi ini, didasarkan pada bahwa kita semua dilahirkan dengan kecenderungan alami untuk melanggar aturan hukum.

Dalam hal ini kontrol sosial, memandang delinkuen sebagai “konsekuensi logis dari kegagalan seseorang untuk mengembangkan larangan – larangan kedalam terhadap perilaku melanggar hukum” manusia dalam teori kontrol sosial dipandang sebagai makhluk yang memiliki moral murni. Oleh karena itu, manusia memiliki kebebasan untuk melakukan sesuatu.⁴⁹

Teori kontrol sosial menurut Travis Hirschi menyatakan bahwa tingkat kepatuhan individu terhadap norma sosial dipengaruhi oleh ikatan mereka terhadap institusi – institusi sosial seperti keluarga, sekolah, dan teman sebaya.

Teori kontrol sosial memfokuskan diri pada teknik – teknik dan strategi – strategi yang mengatur tingkah laku manusia dan membawanya kepada penyesuaian atau ketaatan kepada aturan – aturan masyarakat. Seseorang mengikuti hukum sebagai respon atas kekuatan – kekuatan pengontrol

⁴⁹ Yesmil Anwar & Adang. (2010). *Kriminologi*. Bandung: Refika Aditama.

tertentu dalam kehidupan seseorang. Individu yang memiliki norma – norma sosial kuat dan cenderung lebih mematuhi aturan – aturan dan nilai – nilai yang diterima dalam masyarakat, sehingga memiliki kecenderungan yang lebih rendah untuk terlibat dalam perilaku yang melanggar hukum.⁵⁰

Dalam konteks Indonesia, teori sosial control dapat diaplikasikan dalam berbagai cara. Misalnya, pengadilan dapat mempertimbangkan faktor – faktor seperti dukungan keluarga, akses terhadap pendidikan dan partisipasi dalam kegiatan sosial sebagai faktor mitigasi yang mempengaruhi perilaku terdakwa. Individu yang memiliki ikatan sosial yang kuat dan terlibat dalam kegiatan yang positif cenderung memiliki risiko yang lebih rendah untuk terlibat dalam perilaku kriminal.

Selain itu, pengadilan juga dapat mempertimbangkan upaya untuk memperkuat ikatan sosial dan komitmen terhadap norma – norma sosial sebagai bagian dari sanksi yang diberikan kepada terdakwa. Misalnya, pengadilan dapat mendorong partisipasi terdakwa dalam program-program rehabilitasi atau reintegrasi sosial yang dirancang untuk memperkuat ikatan sosial dan memperbaiki perilaku mereka.⁵¹

⁵⁰ Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa. (2013). *Kriminologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. Hlm: 87-88

⁵¹ Ria Fitriah dan Hudi Yusuf. (2024). *Penerapan Teori-Teori Kriminologi Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia: Sebuah Analisis*. *Jurnal Intelek Dan Cendekiawan Nusantara*. (<https://jicnusanantara.com/index.php/jicn/article/view/176>), hlm: 1502-1503. Diakses pada tanggal 03 Mei 2024. Pkl. 02.17.

Dalam kecelakaan lalu lintas, pengemudi yang merasa terikat dengan norma dan aturan lalu lintas yang ada, serta memiliki ikatan sosial yang kuat dengan keluarga atau masyarakat, mungkin lebih cenderung untuk mengemudi dengan hati – hati dan memperhatikan keselamatan di jalan. Sehingga, seseorang yang memiliki tanggungjawab terhadap keselamatan diri sendiri dan orang lain di jalan raya mereka mungkin lebih memperhatikan aturan lalu lintas guna mengurangi risiko terjadinya kecelakaan fatal.

Memahami teori kontrol sosial dalam konteks kecelakaan lalu lintas yang fatal dapat membantu dalam merancang strategi pencegahan yang lebih efektif. Ini termasuk kampanye keselamatan jalan raya yang menekankan pentingnya norma dan aturan lalu lintas, serta promosi ikatan sosial yang kuat dengan masyarakat dan keluarga sebagai faktor yang mendukung keselamatan berkendara.

b. Teori Anomi (*Strain Theory*)

Menurut Robert K. Merton, dalam setiap masyarakat terdapat tujuan – tujuan tertentu yang ditanamkan kepada seluruh warganya. Untuk mencapai tujuan tersebut terdapat sarana – sarana yang dapat dipergunakan. Tetapi dalam kenyataan tidak setiap orang dapat menggunakan sarana – sarana yang tersedia. Hal ini menyebabkan penggunaan cara

yang tidak sah dalam mencapai tujuan. Dengan demikian, akan timbul penyimpangan – penyimpangan dalam mencapai tujuan. Dalam perkembangan selanjutnya, Merton tidak lagi menekankan pada tidak meratanya sarana-sarana yang tersedia, tetapi lebih menekankan pada perbedaan – perbedaan struktur kesempatan.

Dalam setiap masyarakat selalu terdapat struktur sosial yang menyebabkan adanya perbedaan – perbedaan kesempatan dalam mencapai tujuan, sehingga akan menimbulkan frustrasi di kalangan para warga yang tidak mempunyai kesempatan dalam mencapai tujuan. Dengan demikian ketidakpuasan, konflik, frustrasi dan penyimpangan muncul karena tidak adanya kesempatan bagi mereka dalam mencapai tujuan. Situasi ini akan menimbulkan keadaan dimana para warga tidak lagi mempunyai ikatan yang kuat terhadap tujuan serta sarana-sarana atau kesempatan-kesempatan yang terdapat dalam masyarakat.

Hal inilah yang dinamakan anomie. Merton mengemukakan lima cara untuk mengatasi anomie, yaitu:

- 1) Konformitas (*Konforming*), yaitu suatu keadaan dimana warga Masyarakat tetap menerima tujuan – tujuan dan sarana – sarana yang terdapat dalam masyarakat karena adanya tekanan moral;

- 2) Inovasi (*Innovation*), yaitu suatu keadaan dimana tujuan yang terdapat dalam masyarakat diakui dan dipelihara tetapi mereka mengubah sarana-sarana yang di pergunakan untuk mencapai tujuan tersebut;
- 3) Ritualisme (*Ritualism*), adalah suatu keadaan dimana masyarakat menolak tujuan yang telah ditetapkan dan memilih sarana-sarana yang telah di tentukan;
- 4) Penarikan diri (*Retreatisme*), merupakan keadaan dimana para warga menolak tujuan dan sarana-sarana yang telah tersedia dalam masyarakat;
- 5) Pemberontakan (*Rebellion*), adalah suatu keadaan dimana tujuan dan sarana-sarana yang terdapat dalam masyarakat ditolak dan berusaha untuk mengganti atau mengubah seluruhnya.⁵²

Teori ini muncul terjadi ketika individu merasa terasing atau tidak memiliki arah yang jelas dalam mencapai tujuan sosial yang dianggap diinginkan oleh masyarakat. Misalnya dalam masyarakat yang menghargai mobilitas dan kecepatan, individu mungkin merasa tekanan untuk mencapai tujuan dengan cepat. Namun, mereka mungkin merasa terhalang oleh aturan lalu lintas atau kemacetan yang menghalangi mobilitas mereka.

⁵² I Gusti Ngurah Parwati. (2017). *Bahan Ajar: Terminologi Kriminologi*. (https://simdos.unud.ac.id/uploads/file_pendidikan_1_dir/c7135556ef542db3d8c012467a75d9cc.pdf). Denpasar: Fakultas Hukum Universitas Udayana.

Respon dalam teori ini bisa beragam. Beberapa individu mungkin menemukan cara yang tidak sehat atau berisiko untuk mencapai tujuan mereka, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi atau mengambil risiko lainnya di jalan. Yang lain kemungkinan mencari cara alternatif untuk meredakan tekanan dan ketegangan, seperti mencari alternatif transportasi atau mendukung perubahan sosial yang lebih luas.

Dalam teori ini, kecelakaan lalu lintas yang fatal bisa dianggap sebagai bentuk devian atau ketidakpatuhan terhadap norma – norma yang diinginkan dalam masyarakat. Misalnya, individu yang mengemudi dengan kecepatan tinggi atau dalam pengaruh alkohol mungkin melanggar norma keselamatan yang dianggap penting dalam masyarakat.

c. Teori Pencegahan (*Deterrence Theory*)

Teori deterrence adalah pencegahan pelanggaran hukum dengan manfaat melalui penolakan. Seorang pelaku kejahatan potensial diharapkan akan mengurungkan niatnya karena melihat begitu kerasnya hukuman yang dijatuhkan pada para pelanggar hukum. Oleh sebab itu, hukuman diharapkan mempunyai aspek pencegahan kejahatan dalam arti seseorang yang berniat melakukan pelanggaran hukum akan mengurungkan niatnya karena takut akan hukuman yang begitu keras. Tidak ada bukti bahwa menghukum orang membuat

orang lain takut untuk melakukan kejahatan, tetapi sebaliknya mereka yang mengkritik juga tidak dapat membuktikan kalau tidak ada hukuman maka kejahatan akan menurun. Teori ini memang menegaskan bahwa targetnya adalah pencegahan kejahatan.⁵³

Deterrence ini adalah teori yang dikemukakan oleh Jeremy Bentham yang menyatakan bahwa manusia itu sebenarnya bersifat hedonistik dan rasional. Jika manusia mengetahui bahwa perbuatan tersebut ia akan menerima hukuman, maka ia akan menimbang untung ruginya, jikaalaupun untungnya lebih besar dari ruginya maka perbuatan tersebut akan dilakukannya, begitu pula sebaliknya. Ada keterbatasan dari teori Deterrence ini, yaitu bahwa penjelasannya tidak berlaku bagi emotional crime. Kritik yang ada selalu ditujukan pada unsur keberlakuannya hanya pada mereka yang taat hukum. Dengan kata lain teori ini hanya memperkuat rasa ketaatan terhadap hukum.⁵⁴

Menurut Zimring dan Hawkins, Teori Deterrence digunakan lebih terbatas pada penerapan hukuman pada suatu kasus, dimana ancaman pemidanaan tersebut membuat seseorang merasa takut dan menahan diri untuk melakukan kejahatan dan menahan diri untuk melakukan kejahatan namun

⁵³ Kemal Dermawan. (2011). *Ruang Lingkup Studi Kriminologi*. <https://repository.ut.ac.id/4563/2/SOSI4302-M1.pdf>, hlm: 12. Diakses pada tgl 03 Mei 2024. Pkl 10.00.

⁵⁴ Ibid, hlm. 13

“The Next Deterrence Effects” dari ancaman secara khusus kepada seseorang ini dapat juga menjadi ancaman bagi seluruh masyarakat untuk tidak melakukan kejahatan. Penerapan hukum jika kita kaitkan dengan teori ini adalah menimbulkan efek jera untuk pelanggar lalu lintas.

Teori deterrence ialah teori yang menekankan bahwa ancaman hukuman atau sanksi dapat mencegah individu dari melakukan perilaku kriminal atau menyimpang. Teori ini berdasarkan asumsi bahwa individu secara rasional mempertimbangkan risiko dan konsekuensi sebelum melakukan tindakan kriminal dan ancaman hukuman yang tegas dan pasti dapat menjadi faktor penghambat yang kuat.⁵⁵

Hukuman yang diterapkan segera setelah pelanggaran akan memiliki efek deterrence yang lebih besar. Keterlambatan dalam proses hukum dapat mengurangi efek jera karena hubungan antara pelanggaran dan konsekuensinya menjadi kurang jelas bagi pelanggar.

Meningkatkan kesadaran publik tentang konsekuensi hukum dari perilaku mengemudi berisiko melalui kampanye edukasi dapat memperkuat efek deterrence. Misalnya, kampanye yang menekankan bahwa mengemudi dalam keadaan mabuk dapat menyebabkan hukuman penjara yang

⁵⁵ Mahmud Mulyadi. (2008). *Criminal Policy: Pendekatan Integral Penal Policy dan Non Policy dalam Penanggulangan Kejahatan Kekerasan*. Medan: Pustaka Bangsa Press.

berat dan pencabutan izin mengemudi dapat membuat pengemudi berpikir dua kali sebelum melanggar serta konsistensi dalam penegakan hukum penting untuk memastikan bahwa ancaman hukuman dianggap kredibel oleh masyarakat. Pengemudi harus tau bahwa tidak ada toleransi terhadap pelanggaran lalu lintas yang berisiko dan bahwa setiap pelanggaran akan dihukum.

Dalam konteks sosial dan hukum, deterrence bertujuan untuk mengurangi tingkat kejahatan atau pelanggaran dengan menciptakan rasa takut atau ketakutan akan sanksi atau konsekuensi yang dapat diterima jika melakukan tindakan tersebut. Konsep deterensi berdasarkan keyakinan bahwa ancaman sanksi atau konsekuensi negatif yang lebih berat akan mengurangi kemungkinan orang melakukan tindakan yang melanggar hukum. Deterensi terbagi atas dua, yakni:⁵⁶

- 1) Deterensi umum (*general deterrence*) yakni, bertujuan untuk mencegah pelanggaran dengan mengkomunikasikan kepada masyarakat secara luas bahwa tindakan yang melanggar hukum akan menghadapi sanksi yang tegas. Melalui penegakan hukum yang konsisten dan transparan, deterensi umum mencoba untuk menciptakan rasa takut

⁵⁶ Arif Nugrahanto. (2018). "Apakah Pemeriksaan Sudah Membuat Wajib Pajak Gentar?". Jurnal Pajak Indonesia Vol. 2. (<https://jurnal.pknstan.ac.id/index.php/JPI/article/download/527/336>), hlm. 56. Diakses pada 04 Mei 2024. PKI 19.35

atau ketakutan yang luas dalam masyarakat agar mereka tidak melanggar hukum;

- 2) Deterensi khusus (*specific deterrence*) yakni, bertujuan untuk mencegah individu yang telah melakukan pelanggaran agar tidak mengulangi perilaku yang sama di masa depan. Dengan memberikan sanksi atau konsekuensi yang sesuai dan memadai kepada individu yang melanggar, deterensi khusus bertujuan untuk menghasilkan efek jera yang membuat individu tersebut takut atau enggan untuk melanggar hukum kembali.

Dalam praktiknya, deterensi sering digunakan dalam berbagai bidang, seperti hukum pidana, hukum lalu lintas, hukum bisnis, dan lainnya. Melalui upaya deterensi yang efektif, diharapkan perilaku melanggar dapat dikurangi, masyarakat dapat lebih patuh terhadap hukum, dan tingkat kejahatan atau pelanggaran dapat ditekan.

Dalam konteks hukum lalu lintas, deterrensi bertujuan untuk mencegah atau mengurangi pelanggaran lalu lintas dengan menciptakan rasa takut akan sanksi yang akan diterima oleh para pelanggar. Dengan adanya penegakan hukum yang konsisten dan sanksi yang tegas, diharapkan masyarakat akan

menjadi lebih patuh terhadap aturan lalu lintas untuk menghindari konsekuensi negatif yang mungkin terjadi.⁵⁷

⁵⁷ Suwandi. (2022). *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Sebagai Terobosan Pnegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jurnal STIH Sultan Adam. (<https://ojs.stihsa-bjm.ac.id/index.php/wasaka/article/download/63/59/127>). Jurnal STIH Sultan Adam Diakses pada tgl 04 Mei 2024. Pkl 20.16

BAB III

METODE PENELITIAN

Penulis melakukan penelitian untuk memperoleh data atau menghimpun berbagai data, fakta dan informasi yang diperlukan. Data yang didapatkan harus mempunyai hubungan yang relavan dengan permasalahan yang dikaji sehingga memiliki kualifikasi sebagai suatu sistem penulisan ilmiah yang proporsional. Maka dalam penilitian ini menggunakan metode penelitian sebagai berikut.

A. Tipe Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian Hukum Empiris atau Penelitian Lapangan (*Field Research*) karena data yang diperoleh dari penelitian berupa wawancara, observasi dan dokumentasi yang mana penelitian ini dilakukan dengan mendasarkan data primer dan data sekunder.

B. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Kabupaten Bone sebagai lokasi penelitian utama, tepatnya pada instansi Kepolisian Resor Bone. Penulis memilih lokasi penelitian dengan pertimbangan bahwa lokasi penelitian relevan dengan masalah yang akan di teliti. Dalam hal ini perlu suatu penulusuran secara sistematis terhadap instansi tersebut dalam melaksanakan fungsi peradilan terhadap kasus yang hendak penulis teliti.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan keseluruhan satuan analisis dalam sasaran penelitian. Metode sampling berfungsi sebagai sumber data, berupa individu atau kelompok yang bertindak sebagai sumber informasi.

Adapun populasi penelitian ini tertuju 1 (satu) orang Kanit Gakkum dan 1 (satu) orang Penyidik yang mempunyai prihatin terhadap pelaku kecelakaan laka lantas yang menyebabkan matinya orang lain.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang dapat mewakili keseluruhan objek penelitian, dan untuk memudahkan peneliti dalam mengungkapkan dan menemukan data dalam penelitian. Sampel penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah purposive sampling.

Purposive Sampling yaitu menetapkan sejumlah sampel yang mewakili jumlah populasi yang ada, yang di kategorikan sampelnya itu ditetapkan secara acak oleh peneliti. Mengingat bahwa banyaknya jumlah populasi, sehingga dalam penelitian ini penting untuk dilakukan penentuan sampel.

Adapun responden dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Kanit Gakkum 1 Orang;

- b. Penyidik 1 Orang;
- c. Masyarakat 3 Orang.

D. Jenis Dan Sumber Data

Sumber data untuk penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data sekunder dalam penelitian hukum ini diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan atau penelaahan terhadap literatur dan studi dokumentasi atau materi penelitian yang sering disebut sebagai bahan hukum. Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan bahan hukum primer dilapangan:

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh dari wawancara berbentuk tanya jawab langsung, dengan tujuan untuk mendapatkan data. Metode ini berguna sebagai alat ukur. Untuk memperoleh data tersebut dengan memakai garis-garis pokok wawancara agar lebih terarah dan memperkuat validitas data yang dibutuhkan. Wawancara ini dilakukan kepada informan dan penjelasan dari pihak yang mempunyai kapasitas yang sesuai untuk dijadikan sebagai narasumber guna memperoleh lebih rinci tentang penyebab matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas.
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh oleh studi kepustakaan dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan serta dokumen-dokumen, pendapat para ahli hukum, hasil kegiatan ilmiah bahkan data yang bersifat public yang berhubungan dengan penulisan.

E. Teknik Pengumpulan Data

Adapun Teknik pengumpulan data dalam penulisan ini dilakukan dengan beberapa cara, yaitu:

1. Teknik kepustakaan yaitu, penelitian kepustakaan dilaksanakan untuk mengumpulkan sejumlah data meliputi pustaka yang bersumber dari buku-buku yang berhubungan dengan penelitian ini.
2. Teknik wawancara yaitu, dengan melakukan penelitian langsung kelapangan, dengan menggunakan teknik informan dalam hal ini penulis mengadakan penelitian langsung ke Kepolisian Resor Kabupaten Bone.

F. Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan menganalisis data-data yang telah diolah. Analisis data merupakan penjelasan mengenai proses memanfaatkan data yang terkumpul untuk selanjutnya digunakan dalam memecahkan masalah penelitian.

Keseluruhan data yang diperoleh dari penelitian lapangan (Field Research) yang diperoleh dari hasil wawancara (Interview) dilapangan serta penelitian kepustakaan (Library Research) yang diperoleh dari sumber literatur, jurnal, media cetak yang dilakukan dengan mempelajari konsep hukum pidana. Kemudian data yang diperoleh tersebut baik data primer maupun data sekunder dianalisis dengan teknik “kualitatif” karena cenderung menganalisis dan

mengobservasi data yang berkaitan tentang penyebab matinya orang lain dalam kecelakaan lalu lintas kemudian disajikan secara deskriptif yaitu menjelaskan, menguraikan dan menggambarkan suatu keadaan atau gejala sesuai dengan permasalahan yang erat kaitannya dengan ini.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Profil Lembaga Kepolisian Resor Bone

Kepolisian Resort Bone adalah Lembaga negara yang di bentuk berdasarkan Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia. Instansi ini beralamat di Jl. Yos Sudarso No. 27. Kec. Tanate Riattang Timur. Kab. Bone. Provinsi Sulawesi Selatan – 92715. Dengan batas wilayah:

- a. Utara : berbatasan Kabupaten Wajo dan Kabupaten Soppeng;
- b. Selatan : berbatasan Kabupaten Sinjai dan Kabupaten Gowa;
- c. Barat : berbatasan Kab. Maros, Kab. Pangkep, dan Kab. Barru;
- d. Timur : berbatasan Teluk Bone.

B. Tugas dan Wewenang Kepolisian Resor Bone

Dengan ketetapan yang sebagai mana diketahui, pemerintah mengharapkan Kepolisian dapat berkembang lebih baik dan merintis hubungan vertikal sampai ketinggian paling kecil seperti pada wilayah kecamatan-kecamatan.

Kedudukan kepolisian dalam sebuah Negara selalu menjadi kepentingan banyak pihak untuk duduk dan berada dibawah kekuasaan. Pada masa pemerintahan Orde Baru Kepolisian RI dibenamkan dalam sebuah satuan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (ABRI) yang bergerak dalam pengaruh budaya militer. Militeristik begitu mengikat karena masa lebih dari 30 tahun kepolisian

di balut dengan budaya militer tersebut. Tahun 1998 tuntutan masyarakat begitu kuat dalam upaya membangun sebuah pemerintahan yang bersih dan mempunyai keberpihakan terhadap kepentingan masyarakat.

Maka selanjutnya Tap MPR No.VI/2000 dikeluarkan dan menyatakan bahwa salah satu tuntutan Reformasi dan tantangan masa depan adalah dilakukannya demokratisasi, maka diperlukan reposisi dan restrukturisasi ABRI. Bahwa akibat dari penggabungan terjadi kerancuan dan tumpang tindih peran dan fungsi TNI sebagai kekuatan pertahanan dan Polri sebagai kekuatan Kamtibmas. Maka Polri adalah alat Negara yang berperan dalam memelihara keamanan. Oleh karena itu Polri kembali dibawah Presiden setelah 32 tahun dibawah Menhankam/Panglima ABRI, Berdasarkan Undang-undang No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menyebutkan bahwa (1) Polri merupakan alat Negara yang berperan dalam pemeliharaan kamtibmas, gakkum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya Kamdagri.

Karena dalam Bab II Tap MPR No. VII/2000 menyebutkan bahwa:

1. Polri merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara Kamtibmas, menegakkan hukum, memberikan pengayoman dan pelayanan kepada Masyarakat;

2. Dalam menjalankan perannya, Polri wajib memiliki keahlian dan keterampilan secara professional. Artinya Polri bukan suatu lembaga / badan non departemen tapi di bawah Presiden dan Presiden sebagai Kepala Negara bukan Kepala Pemerintahan.

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Kepolisian, perlu ditata dahulu rumusan tugas pokok, wewenang Kepolisian RI dalam Undang-Undang No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Peran dan Fungsi Kepolisian Negara Republik Indonesia;

1. Fungsi Kepolisian

Pasal 2 : “Fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemelihara keamanan dan ketertiban Masyarakat, penegak hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat”.

Sedangkan Pasal 3 “(1) Pengemban fungsi Kepolisian adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dibantu oleh; (a) Kepolisian Khusus, (b) Pegawai Negeri Sipil dan/atau, (c) Bentuk-Bentuk Pengamanan Swakarsa. (2) Pengemban fungsi kepolisian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, b dan c, melaksanakan fungsi kepolisian sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukum masing-masing.

2. Tugas Pokok Kepolisian

Pasal 13 : Tugas Pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam UU No. 2 tahun 2002 adalah sebagai berikut:

- a. Memelihara keamanan dan ketertiban Masyarakat
- b. Menegakkan hukum
- c. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada Masyarakat.

3. Kewenangan Kepolisian

Pada Pasal 15 dan 16 Undang-Undang Kepolisian Republik Indonesia adalah perincian mengenai tugas dan wewenang Kepolisian Republik Indonesia, sedangkan Pasal 18 berisi tentang diskresi Kepolisian yang didasarkan kepada Kode Etik Kepolisian.

C. Faktor – Faktor Yang Melatarbelakangi Terjadinya Delik Culp Sehingga Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Di Kepolisian Resor Bone.

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah serius yang menyebabkan kerugian besar, baik secara finansial maupun dalam hal kehilangan nyawa dan cedera yang serius. Sebagai suatu fenomena yang kompleks, kecelakaan lalu lintas tidak dapat disebabkan oleh satu faktor tunggal, tetapi melibatkan sejumlah variabel yang saling terkait.

Untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone, hasil dari wawancara

dengan Penyidik Gakkum Satlantas Polres Bone (Bripka Muh. Ariansyah), mengatakan bahwa “Pembagian faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah Kabupaten Bone, terbagi sebagai berikut”;

1. Faktor Manusia

Faktor manusia memainkan peran krusial dalam kecelakaan lalu lintas, sering kali menjadi penyebab utama insiden tersebut. Berikut adalah beberapa faktor manusia yang secara umum diketahui dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas:

- a. Kelalaian dan tidak fokus, yakni pengemudi sering kali tidak sepenuhnya fokus pada saat mengemudi sebab terganggu oleh ponsel, makanan, atau mengobrol dengan penumpang lainnya;
- b. Kelelahan dan kondisi kesehatan, yakni pengemudi yang lelah atau mengemudi dalam kondisi kesehatan yang buruk mengakibatkan pengemudi memiliki respons yang lebih lambat dan kurang waspada, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan;
- c. Kecepatan berlebihan, yakni mengemudi dengan kecepatan melebihi batas yang ditetapkan sehingga meningkatkan risiko kecelakaan karena waktu reaksi yang lebih pendek dan jarak pengereman yang lebih panjang;
- d. Pengaruh alkohol dan obat-obatan, yakni konsumsi alkohol atau obat-obatan terlarang dapat mengurangi kewaspadaan,

koordinasi, dan kemampuan pengemudi untuk merespons situasi darurat;

- e. Ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas, yakni melanggar rambu-rambu lalu lintas, seperti melampaui batas kecepatan, melanggar lampu lalu lintas (traffic light), atau tidak menggunakan sabuk pengaman (seatbealt) sehingga meningkatkan risiko kecelakaan;
- f. Sikap berisiko dan agresif, yakni pengemudi yang cenderung mengambil risiko atau bersikap agresif di jalan raya, misalnya dengan sering menyalip di tempat yang tidak aman atau mengemudi terlalu dekat dengan kendaraan lain.⁵⁸

2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan juga dapat berperan penting dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone. Meskipun faktor manusia umumnya menjadi penyebab utama, kondisi atau karakteristik kendaraan juga dapat mempengaruhi keamanan di jalan raya. Berikut beberapa faktor kendaraan yang dapat menyebabkan kecelakaan:

- a. Kerusakan kendaraan, yakni kendaraan yang tidak terawat dengan baik atau memiliki komponen yang rusak, seperti sistem rem yang aus, ban yang sudah tidak layak pakai, atau lampu yang tidak berfungsi dengan baik, serta masalah pada

⁵⁸ Bripka Muh. Ariansyah. (2024). *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*. Wawancara Penelitian: Bone. Pada tanggal 21 Maret 2024.

sistem kemudi yang dapat menyebabkan pengemudi kehilangan kendali atas kendaraan sehingga dapat meningkatkan risiko kecelakaan;

- b. Usia kendaraan, kendaraan yang sudah tua mungkin lebih rentan terhadap kegagalan mekanis atau kerusakan, terutama jika pemeliharaan; dan
- c. Kekurangan perlengkapan keselamatan, yakni tidak menggunakan sabuk pengaman atau tidak memiliki perlengkapan keselamatan yang memadai (seperti airbag yang tidak berfungsi) dapat meningkatkan risiko cedera dalam kecelakaan.

3. Faktor Jalan

Faktor-faktor yang terkait dengan kondisi jalan di Kabupaten Bone juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas, sebagai berikut.

- a. Kondisi jalan, permukaan jalan yang buruk, seperti lubang, retak, atau permukaan yang tidak rata, dapat menyebabkan hilangnya kontrol kendaraan, khususnya pada kecepatan tinggi atau cuaca buruk;
- b. Kurangnya marka jalan, yakni kurangnya tanda peringatan yang jelas, marka jalan yang tidak terlihat dengan jelas, atau tanda jalan yang rusak dapat menyebabkan kebingungan

pengemudi atau memperlambat respon mereka terhadap perubahan kondisi jalan;

- c. Kurangnya penerangan jalan, yakni jalan yang kurang diterangi dengan baik pada malam hari atau dalam kondisi cuaca buruk dapat mengurangi visibilitas pengemudi dan meningkatkan risiko kecelakaan;
- d. Kurangnya infrastruktur keselamatan, yakni kurangnya infrastruktur keselamatan seperti jalur pemisah, lampu lalu lintas yang tidak berfungsi, atau area pelarian yang tidak memadai dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

Menurut beberapa masyarakat (Muhammad Lutfi), faktor yang berpengaruh dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone ialah faktor manusia dikarenakan masih banyaknya pengendara yang belum menaati peraturan berlalu lintas dan juga masih banyak remaja/anak sekolah yang ugal – ugalan di jalan raya yang mengakibatkan terjadinya kelalaian kecelakaan dalam berlalu lintas, pihak kepolisian seharusnya lebih memberikan sanksi yang keras terhadap pelanggar lalu lintas dan memberikan efek jera terhadap pelaku agar tidak menaggulangi perbuatan yang mengakibatkan kecelakaan.⁵⁹

⁵⁹ Muhammad Lutfi. (2024). *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*. Wawancara Penelitian: Bone. Pada Tanggal 28 Juni 2024.

Sedangkan menurut Muhammad Rizky Ridwan faktor yang paling berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia dan faktor kendaraan dikarenakan masih banyak masyarakat tidak memperhatikan kesehatan kendaraannya, banyak juga yang menjadi sasaran kecelakaan yang sering terjadi seperti pecah ban dan rem blong. Hal ini sering disepelekan oleh masyarakat terutama bagi masyarakat yang ingin melakukan perjalanan jauh padahal hal ini adalah yang paling fatal ketika berkendara perjalanan jauh.⁶⁰

Angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone terbilang masih sangat tinggi. Faktor pelanggaran yang dilakukan pengemudi masih menjadi faktor utama pemicu terjadinya kecelakaan. Untuk itu petugas Kepolisian Resor Bone terus melakukan kegiatan penegakan lalu lintas secara selektif prioritas guna mewujudkan situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Adapun jumlah laka lantas Kepolisian Resor Bone sebagai berikut.

⁶⁰ Muhammad Rizky Ridwan. (2024). *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*. Wawancara Penelitian: Bone. Pada Tanggal 28 Juni 2024.

Tabel I

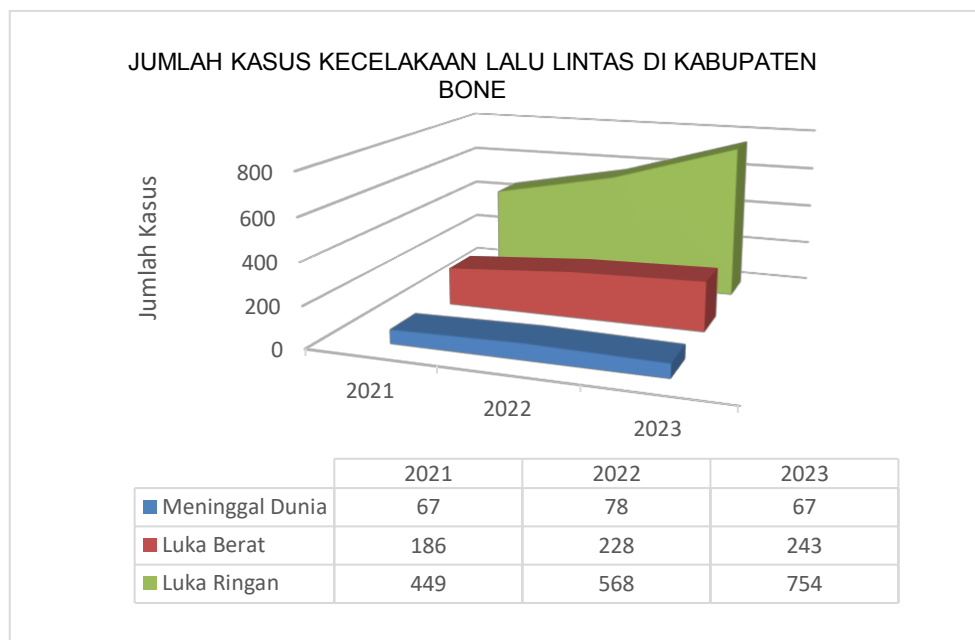
Jumlah Laka Lantas Tahun 2021 - 2023

Keterangan	2021	2022	2023	Jumlah
Laporan	426	535	637	1.598
Meninggal Dunia	67	78	67	212
Luka Berat	186	228	243	657
Luka Ringan	449	568	754	1.771
	702	874	1.064	

Sumber Data : Unit Gakkum Satuan Lalu Lintas Polres Bone

Grafik I

Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2021 - 2023



Tabel dan grafik diatas menunjukkan korban Laka Lantas Kepolisian Resort Bone sebanyak 1.598 total kasus.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Sat Lintas Polres Bone, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 sebanyak 426 laporan

kasus dengan akumulasi data 67 orang meninggal dunia, 186 orang luka berat, dan 449 orang luka ringan.

Jika diakumulasikan dengan data tahun 2021, jumlah kecelakaan lalu lintas di tahun 2022 mengalami peningkatan dengan laporan 535, dengan jumlah 78 orang meninggal dunia, luka ringan luka lintas sebanyak 568 korban, sedangkan luka berat tahun ini mengalami peningkatan sebanyak 228 orang dari tahun 2021.

Dari data yang ada, jumlah korban luka berat akibat kecelakaan pada tahun 2023 sebanyak 637 laporan dengan akumulasi 67 orang meninggal dunia, luka berat sebanyak 243 orang, sementara untuk luka ringan mengalami peningkatan sebanyak 754 orang.

Tabel II

Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kelamin

Tahun 2021 - 2023

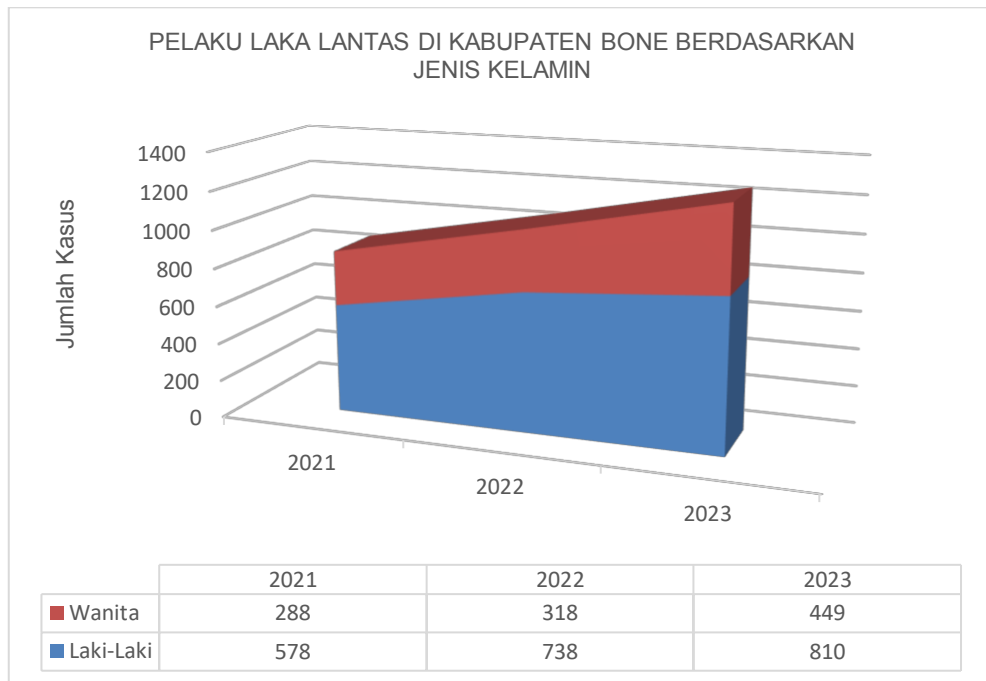
Keterangan	2021	2022	2023	Jumlah
Laki-Laki	578	738	810	2.126
Wanita	288	318	449	1.055
	866	1.056	1.259	

Sumber Data : Unit Gakkum Satuan Lalu Lintas Polres Bone

Grafik II

Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kelamin

Tahun 2021 - 2023



Tabel dan grafik diatas menunjukkan jenis kelamin pelaku laka lantasi. Di mana pelaku laka lantasi kebanyakan berjenis kelamin laki-laki yang jumlahnya sebanyak 2.126 korban dan wanita sebanyak 1.055 korban.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Sat Lantas Polres Bone, jumlah kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kelamin pada tahun 2021 yaitu 288 korban wanita dan laki-laki sebanyak 578 kasus.

Jika diakumulasikan dengan data tahun 2021, jumlah kecelakaan lalu lintas di tahun 2022 mengalami peningkatan dengan jumlah kasus 318 wanita dan laki-laki sebanyak 738 kasus.

Dari data yang ada, jumlah korban wanita pada tahun 2023 sebanyak 449 laporan dan laki-laki sebanyak 810 kasus.

Dari kedua tabel dan grafik diatas yang diambil dari data satuan Laka Lantas Kepolisian Resor Kab. Bone, penulis menyimpulkan bahwa dari Tahun 2021 – 2023 Kecelakaan di Kabupaten Bone mencapai angka 1.598 kasus. Di mana tiap tahunnya mengalami kenaikan dan kebanyakan korbannya mengalami luka ringan.

Berdasarkan hasil wawancara bersama Bripka Muh. Ariansyah mengenai faktor – faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas, penulis menarik kesimpulan bahwa faktor yang mendominasi meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone yakni faktor manusia, yang disebabkan masih banyaknya lapisan masyarakat yang belum sadar atau masih menyepelekan tentang berkendara dalam berlalu lintas dalam pengembangan strategi untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas. Pendekatan yang holistik dan terintegrasi yang mencakup pendidikan, penegakan hukum yang ketat, penggunaan teknologi untuk mendukung keselamatan, dan promosi perilaku berkendara yang aman dapat membantu mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia.

D. Upaya Penanggulangan Yang Melatarbelakangi Terjadinya Delik Culpa Sehingga Menyebabkan Matinya Orang Lain Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Di Kepolisian Resor Bone.

Pihak kepolisian sebagai lembaga yang memiliki tanggung jawab dan kewenangan dalam melakukan penegakan hukum (*law enforcement*) mempunyai kewajiban untuk memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum dengan melakukan pencegahan sebelum terjadinya tindak pidana. Berkaitan dengan pencegahan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, Polres Bone membentuk Unit Kamsel (Keamanan Keselamatan dan Berlalu Lintas).

1. Upaya Pre-emptif

Upaya pre-emptif merupakan tindakan kepolisian untuk melaksanakan tugas kepolisian dengan mengedepankan pemberian himbauan dan pendekatan kepada masyarakat dengan tujuan menghindari munculnya potensi - potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas

Kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone untuk tiga tahun kebelakang ini sangat tinggi di karenakan pengendara lalu lintas sangat menghiraukan tentang kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas pun tidak kerap terjadi di jalan raya, tetapi dapat terjadi dimana saja seperti di persimpangan yang rawan kecelakaan serta di lorong – lorong rawan, maka dari itulah pihak kepolisian lalu lintas melakukan penyuluhan guna memberikan sosialisasi ke

setiap sekolah – sekolah, komunitas, perguruan tinggi, hingga masyarakat untuk memberikan himbauan kepada masyarakat untuk menekankan atau meminimalisir angka kecelakaan di Kabupaten Bone.⁶¹

Beberapa upaya pre-emptif yang dapat dilakukan dalam penanggulangan kecelakaan lalu lintas antara lain:

- a. Pendidikan dan penyuluhan, yakni melakukan kampanye edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya keselamatan berkendara, peraturan lalu lintas, dan bahaya mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan;
- b. Penegakan hukum, yakni menegakkan peraturan lalu lintas secara ketat untuk mengurangi pelanggaran seperti kelebihan kecepatan, tidak menggunakan sabuk pengaman, atau menggunakan ponsel saat mengemudi;
- c. Teknologi keselamatan, yakni menerapkan teknologi canggih seperti sistem pengereman otomatis, peringatan tabrakan, dan kamera pengawas untuk memantau perilaku pengemudi dan memperingatkan bahaya potensial;
- d. Perencanaan jalan dan transportasi, yakni merancang infrastruktur jalan yang aman, termasuk penyebaran rambu lalu lintas yang jelas, penyeberangan pejalan kaki yang aman, dan jalur sepeda yang terpisah;

⁶¹ Ipda A. Syamsualam. (2024). *Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas*. Wawancara Penelitian : Bone. Pada tanggal 21 Maret 2024

e. Analisis data kecelakaan, yakni mengumpulkan dan menganalisis data kecelakaan untuk mengidentifikasi titik rawan dan pola perilaku yang dapat menjadi fokus untuk intervensi lebih lanjut.

2. Upaya Preventif

Upaya preventif adalah tindakan atau langkah – langkah yang dapat diambil untuk mencegah atau mengantisipasi terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya. Tindakan preventif yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Resor Kabupaten Bone dengan tujuan untuk meminimalkan risiko dan kerugian yang dapat terjadi akibat suatu kejadian atau situasi kecelakaan lalu lintas yang tidak diinginkan.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Bone mengalami peningkatan yang sangat signifikan, (Ipda A. Syamsualam) selaku Kanit Gakkum Satlantas Polres Bone menjelaskan bahwa, ada pembentukan tim keselamatan berlalu lintas guna melakukan pengawasan terkait kepada masyarakat sekitar yaitu Unit Kamsel yang bertugas untuk membantu Satuan Lalu Lintas dalam menangani masalah – masalah lalu lintas yaitu pelanggaran dan kecelakaan di jalan raya dengan melakukan pendidikan berlalu lintas bagi masyarakat dan menertibkan pengguna jalan agar terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas. Dalam hal ini Unit Kamsel

sebagai pelaksana tugas lapangan memiliki peran penting untuk melakukan berbagai macam upaya pencegahan terkait permasalahan tersebut, dengan harapan setelah adanya upaya pencegahan ini dapat menumbuhkan kesadaran berlalu lintas agar terciptanya kondisi aman, selamat, tertib dan lancar di jalan raya.⁶²

Kanit Gakkum Kepolisian Resor Kabupaten Bone (Ipda A. Syamsualam) menjelaskan bahwa upaya pencegahan yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Kabupaten Bone memiliki dampak signifikan dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas, mengurangi angka kecelakaan serta menekan angka kecelakaan lalu lintas.⁶³

- a. Infrastruktur jalan yang aman, yakni merancang dan memelihara infrastruktur jalan yang aman, termasuk penyebaran rambu lalu lintas yang jelas, penandaan jalan yang baik, trotoar yang aman, dan penyeberangan pejalan kaki yang teratur;
- b. Teknologi keselamatan, yakni mengadopsi teknologi keselamatan seperti sistem pengereman darurat, peringatan tabrakan, atau kamera pengawas untuk memantau dan memperingatkan pengemudi tentang bahaya di jalan;
- c. Penggunaan alat keselamatan, yakni mendorong penggunaan alat keselamatan seperti sabuk pengaman, helm bagi

⁶² Ibid

⁶³ Ibid

pengendara sepeda motor, dan penggunaan kursi pengaman untuk anak-anak;

- d. Pengembangan kebijakan, yakni mengembangkan kebijakan yang mendukung keselamatan lalu lintas, seperti regulasi tentang inspeksi pengecekan kendaraan rutin, pembatasan kecepatan, dan kampanye untuk mengurangi pengemudi mabuk.

3. Upaya Represif

Upaya represif dalam penanggulangan kecelakaan lalu lintas melibatkan pendekatan yang lebih fokus pada penegakan hukum dan penerapan sanksi terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas. Tujuannya adalah untuk menciptakan efek jera dan meningkatkan kepatuhan terhadap aturan-aturan lalu lintas. Beberapa upaya represif yang umum dilakukan adalah:

- a. Penindakan pelanggaran, yakni menerapkan penegakan hukum secara aktif terhadap pelanggaran aturan lalu lintas seperti kecepatan berlebih, melanggar lampu merah, atau mengemudi dalam keadaan mabuk;
- b. Pemberian sanksi, yakni mengenakan sanksi kepada pelanggar seperti denda, poin pelanggaran, atau penarikan surat izin mengemudi (SIM) sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan;

- c. Operasi penegakan, yakni melakukan operasi gabungan antara kepolisian, satuan lalu lintas, dan pihak terkait lainnya untuk menangkap pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi, seperti operasi razia dan patroli rutin;
- d. Penggunaan teknologi, yakni memanfaatkan teknologi seperti kamera pengawas untuk memantau pelanggaran lalu lintas secara real-time dan mengirimkan surat tilang kepada pelanggar;

Fakta yang terjadi dilapangan, Unit Kamsel Satlantas Kepolisian Kabupaten Bone telah mengupayakan semaksimal mungkin dalam menjalankan tugas sebagai pendidik masyarakat dalam berlalu lintas. Walaupun angka kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone selama tiga tahun kebelakang terus menerus mengalami peningkatan yang sangat signifikan.

Menyangkut hal ini persyaratan yang harus dipenuhi penegakan hukum adalah yang menyangkut kuantitas dan kualitas sumber daya manusia, baik kualitas intelektual maupun moral yang bagus untuk memahami bahaya kecelakaan lalu lintas.

Undang – undang yang mengandung kepatuhan tidak dilaksanakan secara tiba – tiba, melainkan melalui suatu proses yang terbentuk dari kesadaran setiap individu untuk mematuhi atau tidak mematuhi sesuai peraturan. Proses ini tidak bersumber dari top down atau sebaliknya, namun tidak menjadi soal darimana asalnya karena

kewajiban menaati segala bentuk peraturan perundang-undangan adalah milik seluruh rakyat Indonesia.

Salah satu masyarakat (Rasmi Amalia), berkomentar bahwa upaya yang dapat memberikan efek besar kepada lapisan masyarakat yang menjadi pelaku kecelakaan lalu lintas yaitu upaya pre-emptif dikarenakan pihak kepolisian memberikan informasi atau didikan awal untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan juga memberikan pemahaman terutama pada anak remaja akan bahaya ugal – ugalan dalam berkendara di jalan raya.⁶⁴

Berdasarkan hasil wawancara bersama (Ipda A. Syamsualam) mengenai upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas, penulis menarik kesimpulan bahwa upaya penanggulangan dalam kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone yang mendominasi adalah upaya pre-emptif dan upaya represif yang masing-masing memiliki peran penting dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas. Upaya pre-emptif cenderung lebih berfokus pada pencegahan dan pendidikan untuk mengubah perilaku pengemudi secara positif, sementara upaya represif menitikberatkan pada penegakan hukum dan sanksi untuk menekan pelanggaran. Kunci keberhasilan dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas terletak pada keseimbangan antara upaya pre-emptif dan represif. Pendidikan keselamatan harus didukung oleh penegakan hukum yang efektif dan teknologi yang tepat. Masyarakat

⁶⁴ Rasmi Amalia. (2024). *Upaya Penanggulangan*. Wawancara Penelitian: Bone. Pada Tanggal 28 Juni 2024

perlu merasakan bahwa upaya ini bertujuan untuk melindungi mereka secara keseluruhan, sementara pemerintah dan badan penegak hukum harus bekerja sama untuk mengimplementasikan strategi yang holistik dan berkelanjutan dalam menghadapi tantangan keselamatan di jalan raya. Keduanya memiliki kelebihan dan tantangan tersendiri dalam mencapai tujuan keselamatan jalan yang lebih baik. Oleh karena itu, kombinasi pendekatan ini dengan strategi yang terkoordinasi dan terintegrasi dapat memberikan hasil yang optimal dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas dan melindungi pengguna jalan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Faktor – faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Bone yakni, a). Faktor manusia yaitu yang disebabkan karena kelalaian dan kelelahan selama mengemudi; b) Faktor kendaraan yaitu, tidak memperhatikan kerusakan mekanisme pada kendaraan sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas; dan b) Faktor jalan yaitu, kondisi permukaan jalan yang buruk, serta kurangnya infrastruktur seperti jalur pemisah atau lampu lalu lintas yang tidak berfungsi.
2. Dalam upaya penanggulangan kecelakaan lalu lintas pihak kepolisian telah memberikan sosialisasi masyarakat guna untuk menanggulangi rawannya kecelakaan di jalan raya dengan melihat upaya pre-emptif sebagai upaya pencegahan, upaya preventif sebagai upaya tindakan kecelakaan lalu lintas, dan upaya represif sebagai langkah tegas untuk menerapkan sanksi yang berlaku.

B. Saran

1. Masyarakat perlu meningkatkan kesadaran untuk patuh terhadap aturan hukum dan lalu lintas guna mengurangi pelanggaran, serta untuk lebih memahami tata cara berlalu lintas yang benar, hal ini diharapkan dapat mencegah dan mengurangi kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

2. Pihak Kepolisian Resor Bone perlu meningkatkan pelayanan sosialisasi dan penyuluhan mengenai aturan berlalu lintas yang benar kepada masyarakat, serta rutin melakukan razia berkala terhadap kendaraan yang tidak memenuhi standar guna mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

A. Al-Qur'an

Al-Qur'an surah An-Nisa ayat 93 dengan terjemahannya. (2009).
Departemen Agama.

B. Buku / Literatur

Andi Hamzah. (1994). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.

Andrew R. Cecil. (2011). *Penegakan Hukum Lalu Lintas*. Bandung:
Nuansa

Bambang Poernomo. (1985). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta:
Ghalia.

Benedictus Bosu. (1982). *Sendi-Sendi Kriminologi*, Surabaya: Usaha
Nasional.

Chairil Huda. (2006). *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada
Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*. Jakarta:
Kencana Prenada Media.

Fitri Wahyuni. (2017). *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*.
Tangerang Selatan: PT. Nusantara Persada Utama.

Indah Sri Utami. (2012). *Aliran dan Teori Dalam Kriminologi*, Semarang:
Thafa Media.

H.M Rasyid Ariman & Fahmi Raghieb. (2016). *Hukum Pidana*. Malang:
Stara Press.

Laden Mapaung. (2006). *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar
Grafika.

------. (2011). *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*. Jakarta:
Sinar Grafika.

M. Kemal Dermawan. (2014). *Teori Kriminologi*. Tangerang Selatan:
Universitas Terbuka.

- Mahmud Mulyadi. (2008). *Criminal Policy: Pendekatan Integral Penal Policy dan Non Policy dalam Penanggulangan Kejahatan Kekerasan*. Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Moeljatno. (1988). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Muhamad Mustofa. (2007). *Kriminologi: Kajian Sosiologi Terhadap Kriminalitas Perilaku Menyimpang dan Pelanggaran Hukum*. Jakarta: FISIP UI Press.
- Nur Fadhilah Mappaselleng & Zul Khaidir Kadir. (2020). *Kriminologi Esensi dan Perspektif*. D.I. Yogyakarta: Trussmedia Grafika.
- Oglesby, Clarkson H, R. Gary Hicks. (1998). *Teknik Jalan Raya*. Jakarta: Erlangga.
- Romli Atmasasmita. (1992). *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*, Bandung: Eresco.
- . (2013). *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*. Bandung: Replika Aditama.
- Sahat Maruli T. Situmeang. (2021). *Buku Ajar Kriminologi*. Depok: PT. Rajawali Buana Pusaka.
- Soejono Dirdjosisworo. (1984). *Sosio Kriminologi: Amalan Ilmu-Ilmu Sosial dalam Studi Kejahatan*. Bandung: Sinar Baru.
- SR Sianturi. (2002). *Asas-Asas Hukum Pidana dan Penerapannya*. Jakarta: Stora Grafika.
- Sathocid Kartanegara. (1979). *Hukum Pidana*. Jakarta: Balai Lektur Mahasiswa.
- Tofik Yanuar Chandra. (2022), *Hukum Pidana*, Jakarta: PT. Sangir Multi Usaha.
- Topo Santoso dan Eva Achjani Zulfa. (2013). *Kriminologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Yesmil Anwar & Adang. (2010). *Kriminologi*. Bandung: Refika Aditama.
- Wirjono Prodjodikoro. (2003). *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Jakarta : PT. Refika Aditama.

C. Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Pasal 359-361.

R. Susilo. (2013). *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)*. Bogor: Politeia.

D. Jurnal Hukum dan Artikel Hukum

Andi Zeinal Marala. (2015). *Kelalaian Hukum Pidana Terhadap Kelalaian Pengemudi Yang Menimbulkan Kecelakaan Jalan Raya*. (<https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexcrimen/article/view/9016>).

Andika Prawira Buana, Arfah Tjolleng & Aan Aswari. (2021). *Legal Aspects The Use of Dashboard Cameras as an Effort to Develop Traffic Law*. (<https://doi.org/10.52970/grlspr.v1i1.163>).

Arif Nugrahanto. (2018). "Apakah Pemeriksaan Sudah Membuat Wajib Pajak Gentar?". *Jurnal Pajak Indonesia* Vol. 2, <https://jurnal.pknstan.ac.id/index.php/JPI/article/download/527/336>, hlm. 56. Diakses pada 04 Mei 2024. Pkl 19.35

Eldanari & Dhevryana. (2018). *Karakteristik Kecelakaan dan Inspeksi Keselamatan Jalan Di Kota Palangkaraya Provinsi Kalimantan Tengah Studi Kasus: Ruas Jalan Tjilik Riwut KM 1 – KM 10*. (<https://e-journal.uajy.ac.id/15493/3/MTS025542.pdf>).

Elliana, M. (2021). *Analisis Dampak Lalu Lintas Sebagai Salah Satu Upaya Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas*. (<https://repository.umko.ac.id/id/eprint/130/3/BAB%20%20MEILY.pdf>).

Fajar Rifanto. (2022). *Tinjauan Yuridis Kelalaian Pengemudi Kendaraan Bermotor Yang Mengakibatkan Hilangnya Nyawa Orang Lain di Pengadilan Negeri Demak*. (https://repository.unissula.ac.id/25761/1/30301609692_fullpdf.pdf)

Indra Nanda. (2013). *Tinjauan Kriminologis Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas*. (<http://repository.unhas.ac.id/24847/1/--indrananda-4987113-indra-k.pdf>)

I Gusti Ngurah Parwati. (2017). *Bahan Ajar: Terminologi Kriminologi*. (https://simdos.unud.ac.id/uploads/file_pendidikan_1_dir/c7135556ef542db3d8c012467a75d9cc.pdf)

Kompas.com. (2022). *Lampu Lalu Lintas: Jenis, Tujuan dan Arti Setiap Warna*. (<https://www.kompas.com/skola/read/2022/09/09/093000869/-lampu-lalu-lintas--jenis-tujuan-dan-arti-setiap-warna?page=all>).

- M. Kemal Dermawan. (2016). *Ruang Lingkup Studi Kriminologi* (<http://repository.ut.ac.id/4563/2/SOSI4302-M1.pdf>).
- Mohan, D., Tiwari, G., Khayesi, M., & Nafukho, F.M. (2006). *Road Traffic Injury Prevention: Training Manual*. (http://whqlibdoc.who.int/publications/2006/9241546751_eng.pdf).
- Ni Putu Rai Yulianti. (2019). *Kenakalan Anak dalam Fenomena Balapan Liar di Kota Singaraja Dalam Kajian Kriminologi*. Jurnal Advokasi, 9 (1). (<https://e-journal.unmas.ac.id/index.php/advokasi/article/view/317>).
- Nirmala Sari & Khaidir Saleh. (2022). *Tinjauan Yuridis Penerapan Sanksi Pidana pada Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Jiwa Menurut Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. (<https://jppd.org/index.php/jppd/article/view/55>).
- Paul Ricardo. (2010). *Upaya Penanggulangan Kriminologi*. (<http://repository.umko.ac.id/id/eprint/133/>).
- Pendidikan.co.id. (2024). *Pengertian Preventif dan Represif, Contoh, Beserta Tujuannya*. (<https://pendidikan.co.id/preventif-danrepresif/>).
- Ria Fitriah dan Hudi Yusuf. (2024). *Penerapan Teori-Teori Kriminologi Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia: Sebuah Analisis*. Jurnal Intelek Dan Cendekiawan Nusantara (<https://jicnusantara.com/index.php/jicn/article/view/176>).
- Sarry, Y. P., Widodo, H. (2014). *Upaya Polisi Lalu Lintas dalam Meningkatkan Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengendara Bermotor (Studi Deskriptif terhadap Program Kanalisasi Lajur Kiri pada Satlantas Polrestabes Surabaya)*. (<https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/jurnal-pendidikan-kewarganegaraa/article/view/7849>).
- Suwandi. (2022). *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Sebagai Terobosan Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jurnal STIH Sultan Adam. (<https://ojs.stihsa-bjm.ac.id/index.php/wasaka/article/download/63/59/127>).
- Umi Enggarsasi & Nur Khalimatus Sa'diyah. (2017). *Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas*. (<https://doi.org/10.30742/perspektif.v22i3.632>).

E. Wawancara Penelitian

Bripka Muh. Ariansyah. (2024). *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*. Bone. Pada tanggal 21 Maret 2024.

Ipda A. Syamsualam. (2024). *Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas*. Bone. Pada tanggal 21 Maret 2024.

Muhammad Lutfi. (2024). *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*. Bone. Pada Tanggal 28 Juni 2024.

Muhammad Rizky Ridwan. (2024). *Faktor-Faktor Kecelakaan Lalu Lintas*. Bone. Pada Tanggal 28 Juni 2024.

Rasmi Amalia. (2024). *Upaya Penanggulangan*. Bone. Pada Tanggal 28 Juni 2024

LAMPIRAN

DOKUMENTASI WAWANCARA DENGAN KANIT GAKKUM KEPOLISIAN RESORT BONE IPDA A. SYAMSUALAM., SE



DOKUMENTASI WAWANCARA DENGAN PENYIDIK GAKKUM KEPOLISIAN RESORT BONE BRIPKA MUH. ARIANSYAH





KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH SULAWESI SELATAN
RESOR BONE

Jln. Yos Sudarso 27 Watampone 92715

Watampone, 21 Maret 2024

Nomor : B / 153 / III / LIT 2.1 / 2024 / Lantas
Klasifikasi : BIASA
Lampiran : -
Hal : penyampaian telah melaksanakan penelitian

Kepada
Yth, DEKAN FAKULTAS HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MUSLIM
INDONESIA MAKASSAR
di
Makassar

1. Rujukan Direktur Program Pascasarjana Universitas Muslim Indonesia Nomor : 0356 /H.06/ FH. -UMI / III / 2024, tanggal 08 Maret 2024 tentang permohonan penelitian
2. Sehubungan dengan rujukan diatas disampaikan kepada Bapak/Ibu bahwa Mahasiswa Fakultas Hukum Program Pascasarjana Universitas Muslim Indonesia Makassar yang namanya tersebut dibawah ini.

Nama : A.REZKY ANISYAH N
N I M : 040 2020 0066
Program Studi : Ilmu Hukum
Konsetrasi : Hukum Pidana
Judul Tesis : TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP DELIK CULPA YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG LAIN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI KASUS KEPOLISIAN RESOR BONE)

3. Telah melaksanakan penetian pada Kantor sat Lantas Polres Bone Polda Sulsel , tanggal 20 Maret 2024 s/d 21 Maret 2024 dengan judul penelitian 'TINJAUAN KRIMINOLOGI TERHADAP DELIK CULPA YANG MENYEBABKAN MATINYA ORANG LAIN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS '
4. Demikian untuk menjadi maklum,atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan Terima Kasih



Tembusan :
1. Kapolda Sulsel
2. Irwasda Polda Sulsel
3. Karo SDM Polda Sulsel