

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Smartphone merupakan perangkat alat komunikasi yang banyak digunakan saat ini, tidak hanya oleh berbagai usia dari anak-anak hingga lansia. Pada awalnya telepon seluler hanya berfungsi untuk berkomunikasi saja, tetapi seiring dengan perkembangan teknologi, kini telepon seluler dapat mengirim data dan mengakomodasi berbagai aplikasi yang diminati. Saat ini, penggunaan media melalui telepon seluler telah menjadi suatu kebutuhan pokok bagi individu, kelompok dan organisasi. Oleh karena itu, peranan *smartphone* ini telah menjadi bagian penting dari kehidupan sehari-hari.¹

Smartphone hingga saat ini telah menjadi perangkat telekomunikasi yang sangat membantu. Namun jika dalam waktu penggunaan *smartphone* secara tidak tepat dapat berdampak buruk bagi penggunanya, contohnya seperti menggunakan *smartphone* ketika sedang mengemudi dapat mengakibatkan kecelakaan. Penggunaan *smartphone* sebagai sarana untuk membantu menunjukkan jalan dengan menggunakan aplikasi pemetaan (*google maps*) ternyata masih menimbulkan permasalahan karena dikhawatirkan hal tersebut akan menyebabkan pengemudi kehilangan konsentrasi sehingga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan sering terjadi akibat kelalaian pengguna jalan dalam memahami peraturan

¹ Zaki Baridwan, *Intermediate Accounting*, (Yogyakarta : Universitas Gadjah Mada, 2010), hal. 83.

lalu lintas. Sering terjadi sebagian kecelakaan lalu lintas terjadi karena akibat perbuatan manusia, dimana manusia tersebut melanggar peraturan-peraturan yang telah ditetapkan.²

Penggunaan *smartphone* pada saat mengemudi ini dinilai sangat memengaruhi konsentrasi pengemudi saat mengemudikan kendaraan, menurut Dr. Muzakkir, S.H., M.H. bahwa: “Kewajiban pengendara adalah mengemudi dengan wajar dan penuh konsentrasi, apabila pengendara menggunakan *smartphone* dimana hal tersebut sangat jelas mengganggu konsentrasi”. Hal tersebut dikatakan mengganggu konsentrasi dikarenakan ketika menggunakan *smartphone* seseorang akan kehilangan konsentrasi untuk melihat kearah jalan dan dapat menyebabkan kecelakaan.³

Di Indonesia sendiri telah diundangkan dan diberlakukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di dalamnya terdapat Pasal yang berhubungan dengan penggunaan telepon seluler (ponsel) yaitu Pasal 106 ayat (1), bahwa: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.⁴

Keselamatan dalam mengemudikan kendaraan sangatlah penting, apabila para pengemudi tidak mengutamakan keselamatan maka yang akan

² Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas Analisis Menurut Sosiologi Hukum*, (Bandung : Mandar Maju, 1990), hal. 4-5.

³ Noor Camilla Jasmine, “Pertanggungjawaban Pidana Kecelakaan Lalu Lintas karena penggunaan *smartphone* saat mengemudi” *Jurnal Indonesia Journal of Criminal Law and Criminology*, Vol. 1 Nomor 1, Maret 2020, IJCLC, Bantul, hal. 5.

⁴ Tim Kreatif Nusa Media, *Undang-Undang Lalu Lintas: Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung : Nusa Media, 2010), hal. 78.

terjadi adalah kecelakaan lalu lintas. Adapun pengertian kecelakaan lalu lintas yang terdapat pada Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa: “Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa penggunaan jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.⁵

Masalah yang dihadapi saat ini adalah meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Menurut informasi yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan berdasarkan data dari Korlantas Polri, tercatat ada 103.645 insiden kecelakaan di jalan raya Indonesia pada tahun 2021. Angka ini mengalami peningkatan dibandingkan dengan jumlah kasus pada tahun 2020 yang mencapai 100.028.

Pada tahun 2021, tercatat bahwa kasus kecelakaan di jalan raya mengakibatkan kehilangan nyawa sebanyak 25.266 orang dan merugikan secara materi sekitar Rp. 246 miliar. Sementara itu, jumlah individu yang mengalami luka parah karena kecelakaan mencapai 10.553 orang, dan korban luka ringan berjumlah 117.913 orang.⁶

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas berdasarkan data per 2020 menurut Korlantas Polri, yaitu karena ceroboh terhadap lalu lintas dari depan

⁵ Romli Atmasasmita, *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi*, (Bandung : Refika Aditama, 2005), hal. 127.

⁶ Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Kepolisian Republik Indonesia, “*Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Meningkat di 2021, Tertinggi dari Kecelakaan Motor*”, di akses dari <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/03/24/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-meningkat-di-2021-tertinggi-dari-kecelakaan-motor>, pada tanggal 24 Maret 2022, pukul 12:50 WIB.

17,4%, gagal menjaga jarak aman 16,1%, ceroboh saat belok 10,4%, ceroboh saat menyalip 6,91%, melampaui batas kecepatan 6,9%, ceroboh aturan jalur 6%, mengabaikan hak pejalan kaki 3,8%, gagal memberi isyarat lampu sinyal dan rem 1,7%, kelelahan 1,2%, mendadak mengubah kecepatan 0,7%.⁷

Memperhatikan hal tersebut di atas, perlu diketahui apakah ketentuan dicari jalan keluar untuk mengatasi sebab musabab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang berasal dari faktor manusianya. Salah satunya yaitu dari aspek Perundang-undangan yang berlaku saat ini apakah telah cukup memberi keadilan baik kepada pelaku maupun kepada korban kecelakaan lalu lintas.

Jika memperhatikan Undang-Undang Khusus yang mengatur mengenai lalu lintas, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025), belum adanya aturan hukum yang secara spesifik menyebutkan tentang pengemudi dalam situasi-situasi khusus, seperti contohnya minum-minuman keras saat berkendara, mengonsumsi obat terlarang, menggunakan *smartphone* saat mengemudi dan lain sebagainya. Oleh karena itu, sulit untuk menggambarkan dengan pasti kelalaian dan kesengajaan dalam insiden kecelakaan lalu lintas, sehingga kejelasan dalam aspek hukum menjadi sulit dicapai.

Secara spesifik di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

⁷ CNN Indonesia, “Polisi Bongkar 10 Perilaku Utama Penyebab Kecelakaan di Jalan”, di akses dari <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210331135942-384-624381/polisi-bongkar-10-perilaku-utama-penyebab-kecelakaan-di-jalan>, pada tanggal 01 April 2021, pukul 07:22 WIB.

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak menyebutkan definisi secara mengenai pengemudi yang menggunakan *smartphone* saat mengemudi dan hukuman yang dijatuhkan jika tindakan tersebut menyebabkan kecelakaan, terdapat keterbatasan dalam hal-hal tersebut diatas didalam Undang-Undang Lalu Lintas tersebut dirangkum dalam unsur “jika karena kelalaiannya atau kesengajaannya” dalam berkendara mengakibatkan kecelakaan lalu lintas maka hal tersebut melanggar Pasal 310 dan/atau Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu diatur norma di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa saat berkendara dengan penuh konsentrasi.⁸

Permasalahan yang berkaitan tentang pertanggungjawaban pengemudi dalam suatu insiden kecelakaan di jalan raya, situasinya tidak hanya terbatas pada kelalaian pengemudi itu sendiri, karena terkadang terdapat faktor lain yang memiliki pengaruh lebih besar daripada kelalaian. Jika kita melihat aspek ini, misalnya saat pengemudi mengemudi dalam kondisi pengaruh minum-minuman keras saat berkendara, mengonsumsi obat terlarang, menggunakan *smartphone* dan lain sebagainya walaupun risiko keadaan ini sering diabaikan saat mengemudi, yang pada akhirnya dapat membuka kemungkinan terjadinya kesalahan sengaja menurut perspektif hukum.

Pada setiap insiden kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya, tentu ada konsekuensi hukum yang harus dihadapi oleh pengemudi kendaraan tersebut. Ketentuan hukum yang mengatur tentang kecelakaan fatal yang

⁸ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pasal 310 dan Pasal 311.

mengakibatkan luka-luka atau kematian pada umumnya adalah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan secara khusus diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Banyak kali, masyarakat umum cenderung menganggap bahwa dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka-luka atau kematian, tanggung jawab sepenuhnya ada pada pengemudi kendaraan yang terlibat. Namun, berdasarkan prinsip hukum yang berlaku, penilaian kesalahan seseorang melibatkan faktor-faktor dari peristiwa itu sendiri serta unsur-unsur yang memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut. Hal ini dapat diselidiki melalui rangkaian peristiwa, keterangan saksi, termasuk pengamatan oleh mereka yang menyaksikan kejadian tersebut.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), salah satu Pasal yang bisa diterapkan untuk mengambil tindakan terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan kematian dalam insiden kecelakaan lalu lintas adalah Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, menyatakan bahwa: “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”. Kemudian ada peraturan Perundang-undangan yang lebih spesifik mengatur lebih khusus, rinci dan tegas lagi tentang berlalu-lintas di jalan raya dan kecelakaan lalu lintas, termasuk mengatur tentang kelalaian/kealpaan dalam berkendara yang mengakibatkan luka-luka dan kematian, yaitu Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan tersebut, Pasal-pasal yang dapat digunakan untuk menjerat pengemudi kendaraan yang karena kelalaiannya mengakibatkan luka-luka dan kematian bagi orang lain adalah diatur dalam Pasal 310 ayat (1-4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi:⁹

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama enam bulan dan/atau denda paling banyak Rp.1.000.000,- (satu juta Rupiah).
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun dan/atau denda paling banyak Rp.2.000.000,- (dua juta Rupiah).
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama lima tahun dan/atau denda paling banyak Rp.10.000.000,- (sepuluh juta Rupiah).
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak Rp.12.000.000,- (duabelas juta Rupiah).

Unsur-unsur pidana yang terdapat dan harus terpenuhi dalam aturan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain:

1. Setiap orang;
2. Mengemudikan kendaraan bermotor;
3. Karena lalai; dan
4. Mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

Atas keempat unsur dalam Pasal 310 Undang-Undang Lalu Lintas dan

⁹ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Pasal 310 ayat (1-4).

Angkutan Jalan tersebut, pada umumnya unsur ke 3 (tiga) dan ke 4 (empat) yang membutuhkan waktu lebih lama untuk dibuktikan. Melalui penyidikan, aparat penegak hukum dalam hal ini polisi harus membuktikan adanya unsur kelalaian.

Penggunaan *smartphone* saat mengemudi bukan merupakan sesuatu yang dapat diabaikan begitu saja, karena bila terus diabaikan kemungkinan kasus-kasus yang telah dijelaskan diatas dapat meningkat seiring berlalunya waktu. Oleh karena itu, diperlukan tindakan tegas dari aparat penegak hukum untuk mengatur dan memberikan sanksi yang tegas kepada pengemudi yang menggunakan *smartphone* saat mengendarai kendaraan bermotor.

Salah satu contoh kasus penggunaan *smartphone* oleh pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia yaitu sebagaimana dalam putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst, yang oleh penulis jadikan bahan penelitian. Dalam putusan tersebut terdakwa Yared Sergius Boling setelah sadar dari keadaan mabuknya, mengendarai sepeda motor menuju rumahnya namun karena tidak mengetahui arah ia menggunakan *smartphone* untuk mencari arah pulang dengan aplikasi *google map*. Akibat terkonsentrasi pada *google map* tersebut terdakwa menabrak korban Irma Handayani yang mengakibatkan korban meninggal dunia.

Akibat perbuatan tersebut, terdakwa Yared Sergius Boling oleh Majelis Hakim Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dinyatakan terbukti melanggar Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu karena kelalaiannya mengemudikan kendaraan bermotor mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dengan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun sebagaimana dalam putusan nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst.

Putusan tersebut perlu dicermati berkenaan dengan konstruksi kelalaian dihubungkan dengan fakta bahwa terdakwa mengemudikan sepeda motor dengan menggunakan layanan aplikasi google map apakah hal tersebut termasuk tindakan tidak konsentrasi dan lalai sehingga berakibat kecelakaan lalu lintas, kelalaian mana akan mempengaruhi pertanggungjawaban pidana terdakwa.

Berdasarkan bentuk dari uraian latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis tertarik untuk meneliti tentang pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas karena penggunaan *smartphone* dan untuk mengangkat penelitian tersebut sebagai penulisan skripsi dengan judul: **“PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI PENGGUNA SMARTPHONE BERAKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN KORBAN MENINGGAL DUNIA (STUDI KASUS PUTUSAN PENGADILAN NEGERI JAKARTA PUSAT NOMOR 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah diuraikan didalam latar belakang diatas, permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana perbuatan menggunakan *smartphone* saat mengemudi

sehingga terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kematian dikonstruksi ke dalam salah satu bentuk tindak pidana lalu lintas dalam hukum pidana positif Indonesia pada perkara putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst?

2. Bagaimana pertanggungjawaban pidana pengemudi pengguna *smartphone* berakibat kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia pada perkara putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst?

C. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui bagaimana perbuatan menggunakan *smartphone* saat mengemudi sehingga terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kematian dikonstruksi ke dalam salah satu bentuk tindak pidana lalu lintas dalam hukum pidana positif Indonesia.
- b. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana pengemudi pengguna *smartphone* berakibat kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia dalam perkara putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst.

2. Manfaat Penelitian

- a. Secara Teoritis, bermanfaat dalam pengembangan ilmu hukum pidana khususnya berkenaan dengan cara-cara melakukan konstruksi atau penemuan hukum atau penerapan hukum dan/atau Perundang-

undangan yang berisi norma-norma umum untuk diterapkan pada kasus konkrit dimana kasus konkrit tersebut tidak dirumuskan dalam ketentuan Pasal suatu peraturan perundang-undangan.

- b. Secara Praktis, dapat digunakan oleh peneliti lain yang melakukan penelitian terhadap suatu peristiwa-peristiwa konkrit yang dipecahkan melalui peraturan perundang-undangan yang berisi norma-norma umum yang telah tertuang dalam suatu putusan pengadilan.

D. Kerangka Teori dan Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teori

a. Teori Tindak Pidana

Istilah tindak pidana berasal dari istilah frasa hukum belanda, yakni "*strafbaar feit*". Adapun yang mengistilahkan menjadi "*delict*" yang berasal dari bahasa latin "*delictum*". Hukum pidana negara Anglo Saxon memakai istilah "*offense*" atau "*criminal act*". Simons berpendapat bahwa tindak pidana merujuk pada tindakan atau perilaku yang diancam dengan hukuman sesuai dengan undang-undang, bertentangan dengan norma hukum, dan dijalankan dengan kesalahan oleh seseorang yang memiliki kapasitas untuk dipertanggungjawabkan.¹⁰ Dengan demikian, menurut Moeljanto dapat diketahui unsur-unsur tindak pidana seperti:¹¹

¹⁰ Evi Hartanti, *Tindak Pidana Korupsi*, (Jakarta : PT. Sinar Grafika, 2006), hal. 5.

¹¹ Erdianto Effendi, *Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung : PT. Refika Aditama, 2011), hal.

- 1) Perbuatan itu harus merupakan perbuatan manusia;
- 2) Perbuatan itu harus dilarang dan diancam dengan hukuman oleh Undang-Undang;
- 3) Perbuatan itu bertentangan dengan hukum;

- 4) Harus dilakukan oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan, dan;
- 5) Perbuatan itu harus dapat dipersalahkan kepada si pembuat.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) terdiri atas 2 (dua) buku, yaitu Buku Kesatu dan Buku Kedua. Buku Kesatu berisi aturan umum sebagai pedoman bagi penerapan Buku Kedua serta Undang-Undang di luar Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023, Peraturan Daerah, Provinsi dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota, kecuali ditentukan lain menurut Undang-Undang sehingga Buku Kesatu juga menjadi dasar bagi Undang-Undang di luar Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023.

Dalam perkembangannya, pembaruan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 mengacu pada 4 (empat) misi antara lain:

- 1) Rekodifikasi hukum pidana;
- 2) Demokratisasi hukum pidana;
- 3) Konsolidasi hukum pidana;
- 4) Adaptasi dan harmonisasi terhadap berbagai perkembangan

hukum yang terjadi.¹²

b. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana adalah hukuman yang dikenakan kepada pelaku karena tindakan yang melanggar larangan atau

menciptakan situasi yang dinyatakan sebagai pelanggaran. Pertanggungjawaban pidana berkaitan dengan proses hukum yang terkait dengan tindak pidana yang dilakukan oleh pelaku. Pertimbangan seseorang dalam konteks hukum pidana adalah hukuman yang bersifat obyektif berdasarkan tindakannya, serta subjektif dalam hubungannya dengan pelaku. Pertanggungjawaban pidana ditentukan oleh tingkat kesalahan pelaku dan tidak hanya terbatas pada unsur-unsur tindak pidana itu sendiri. Dengan cara ini, kesalahan dianggap sebagai faktor yang menentukan pertanggungjawaban pidana, dan bukan hanya sebagai unsur mental dalam tindak pidana.¹³ Dinyatakan menyatakan kesalahan merupakan hal yang menyangkut masalah pertanggungjawaban pidana.¹⁴

Menurut Satochid Kartanegara dipertanggungjawabkan adalah mengenai keadaan jiwa seseorang, sedangkan pengertian pertanggungjawaban (*toerekenbaarheid*) adalah perbuatan yang dihubungkan dengan si pelaku atau pembuat. Selanjutnya Satochid

¹² Indonesia, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*.

¹³ Chairul Huda, *Dari Tiada Pidana Tanpa Salah Menuju Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kesalahan*, (Jakarta : Kencana Prenada Media, 2006), hal. 4.

¹⁴ Admaja Priyatno, *Kebijakan Legislasi Tentang Sistem Pertanggungjawaban Pidana Korporasi di Indonesia*, (Bandung : CV. Utomo, 2004), hal. 15.

Kartanegara mengatakan tentang seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan jika:¹⁵

1) Keadaan jiwa seseorang itu adalah sedemikian rupa, sehingga dia dapat mengerti atau tahu akan nilai dari perbuatannya itu, juga

mengerti akan akibatnya.

2) Keadaan jiwa orang itu adalah sedemikian rupa, sehingga ia dapat menentukan kehendaknya atas perbuatan yang dilakukan.

3) Orang itu harus sadar bahwa perbuatan yang dilakukan adalah perbuatan yang dilarang atau tidak dibenarkan dari sudut hukum, masyarakat maupun tata susila.

Kesalahan dalam arti sempit mempunyai 2 bentuk yang diantaranya, yaitu:¹⁶

1) Kesengajaan (*dolus*), dan;

2) Kealpaan (*culva*).

Pengertian *culva* adalah “kesalahan pada umumnya” namun, dalam bidang ilmu hukum memiliki makna teknis, yakni merupakan jenis kesalahan yang dilakukan oleh pelaku tindak pidana yang tidak seberat kesalahan yang disengaja, yaitu tindakan kurang hati-hati yang mengakibatkan konsekuensi yang tidak disengaja.¹⁷

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, kelalaian biasanya disebut juga dengan kesalahan, kurang hati-hati atau

¹⁵ Satochid Kartanegara, *Hukum Pidana I*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2002), hal. 144.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, (Bandung : PT. Refika Aditama, 2003), hal. 72.

kealpaan. Hal ini dapat dilihat dalam penjelasan R. Soesilo mengenai Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dalam bukunya mengatakan bahwa “ karena kesalahannya” sama dengan kurang hati-hati, lalai lupa, amat kurang perhatian.

Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang berbunyi “Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.¹⁸

Menurut Van Hamel kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu:¹⁹

- 1) Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
- 2) Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum.

c. Teori Kealpaan (culpa)

Menurut pendapat para ahli kealpaan ini disamakan dengan kelalaian dan kurang hati-hati. Menurut Wirjono Prodjodikoro *culpa* didefinisikan sebagai kesalahan pada umumnya, namun dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu suatu macam kesalahan pelaku tindak pidana yang tidak seberat kesengajaan yang disebabkan dari kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak

¹⁸ Soesilo, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, (Bogor : Politeia, 1991), hal. 46.

¹⁹ Laden Marpaung, *Azas Teori Praktik Hukum Pidana*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2005), hal.

disengaja terjadi.

Culpa dibedakan menjadikan dua, yaitu *culpa levissima* dan *culpa lata*. *Culpa levissima*, adalah kealpaan yang ringan. Sedangkan *culpa lata* adalah kealpaan berat. Menurut para ahli hukum *culpa*

levissima dijumpai didalam jenis kejahatan, oleh karena sifatnya yang ringan. Namun dapat pula dijumpai didalam pelanggaran dari buku III KUHP. Sebaliknya ada pandangan bahwa *culpa levissima* oleh Undang-Undang tidak diperhatikan sehingga tidak diancam pidana. Sedangkan bagi *culpa lata* dipandang sebagai suatu kejahatan karena kealpaan.²⁰

d. Teori Konstruksi Hukum

Konstruksi hukum adalah cara kerja atau proses berfikir hakim dalam menentukan hukum atau menerapkan suatu ketentuan Perundang-undangan. Konstruksi hukum terdiri dari atas konstruksi analogi, penghalusan hukum dan *argumentum a contrario*. Dalam melakukan konstruksi hukum atau penafsiran suatu aturan hukum, hakim harus mengikuti beberapa prinsip, antara lain:²¹

1) Prinsip obyektivitas

Penafsiran hendaknya berdasarkan pada arti secara literal dari aturan hukum dan berdasarkan hakekat dari aturan hukum tersebut harus dibuat sejelas mungkin untuk perkembangan selanjutnya.

²⁰ Wirjono Prodjodikoro, *Op. Cit*, hal. 42.

²¹ Jazim Hamidi, *Teori Penemuan Hukum Baru dengan Interpretasi Teks*, (Yogyakarta : UII Press, 2005), hal. 59-60.

2) Prinsip kesatuan

Setiap norma harus dibaca dengan teks dan tidak secara terpisah.

Bagian harus berasal dari keseluruhan dan keseluruhan harus berasal dari bagiannya.

3) Prinsip penafsiran genetis

Selama melakukan penafsiran terhadap teks, keberadaan teks asli harus dijadikan pertimbangan, terutama dalam aspek obyektivitas, tata bahasa, budaya dan kondisi social dari pembentukan hukum tersebut dan terutama dari pembuat hukum tersebut.

4) Prinsip perbandingan

Prinsip ini adalah prinsip untuk membandingkan suatu teks hukum dengan teks hukum lainnya, menyangkut hal yang sama di suatu waktu.

Keempat prinsip tersebut merupakan prinsip yang dijadikan semacam panduan dalam menentukan konstruksi hukum berupa penafsiran dalam rangka menemukan hukum, sehingga kepastian hukum dan keadilan di dalam masyarakat dapat terjalin dengan baik.

e. Teori Keadilan

Keadilan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berasal dari kata adil yang artinya tidak sewenang-wenang, tidak memihak dan tidak berat sebelah. Pada dasarnya keadilan adalah suatu konsep yang relatif, setiap orang tidak sama, adil menurut seseorang belum tentu adil pula menurut yang lainnya. Skala keadilan tersebut bervariasi,

setiap skala didefinisikan dan sepenuhnya ditentukan oleh masyarakat sesuai dengan ketertiban umum dari masyarakat tersebut.²²

2. Kerangka Konseptual

- a. Tindak pidana adalah dasar dalam hukum pidana (yuridis normatif).

Kejahatan atau perbuatan jahat bisa dipastikan secara yuridis atau kriminologis. Kejahatan atau perbuatan jahat dalam arti yuridis normatif adalah perbuatan seperti terwujud *in abstracto* dalam peraturan pidana.²³

- b. Pertanggungjawaban pidana adalah diteruskannya celaan yang objektif terhadap tindak pidana dan penilaian subjektif terhadap seseorang yang memenuhi persyaratan untuk dikenai pidana atas perbuatannya tersebut.²⁴

- c. Kecelakaan lalu lintas menurut ketentuan Pasal 1 angka 24, adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

- d. Telepon cerdas (*smartphone*) adalah telepon genggam yang memiliki sistem operasi untuk masyarakat luas, fungsinya tidak hanya untuk mengirim pesan dan telepon saja tetapi pengguna dapat dengan bebas menambahkan aplikasi, menambah fungsi-fungsi atau mengubah

²² M. Agus Santoso, *Hukum Moral dan Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, (Jakarta : Kencana, 2014), Cet. Ke-2, hal. 85.

²³ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo, 2007), hal. 69.

²⁴ Hamzah Hatrik, *Asas Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana Indonesia*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo, 1996), hal. 11.

sesuai keinginan pengguna.

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis metode penelitian yang akan digunakan oleh penulis adalah penelitian normatif atau berbasis kepastakaan. Penelitian normatif melibatkan analisis terhadap prinsip-prinsip hukum, struktur hukum, dimensi sinkronisasi, sejarah hukum dan perbandingan hukum.²⁵ Metode penelitian ini akan menghasilkan suatu analisis hukum yang menjadi pijakan untuk menilai apakah suatu kejadian telah terjadi secara benar atau salah, serta bagaimana seharusnya kejadian tersebut dipandang dari perspektif hukum.²⁶

2. Pendekatan Masalah

Penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu pendekatan yang dilakukan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan Perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini dan pendekatan kasus yaitu berupa penelitian terhadap putusan pengadilan dalam perkara nyata.

3. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum dalam penelitian ini menggunakan:

²⁵ Sri Warjiyati, *Memahami Dasar Ilmu Hukum, Konsep Dasar Ilmu Hukum*, (Jakarta : Prenada Media, 2018), hal. 10.

²⁶ Mukti Fajar ND dan Yulianti Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, (Yogyakarta : Pustaka Pelajar, 2010), hal. 36.

a. **Bahan Hukum Primer**

Bahan hukum primer antara lain berupa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Putusan Pengadilan Negeri

Jakarta Pusat Nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst

b. **Bahan Hukum Sekunder**

Bahan hukum sekunder yaitu, bahan yang menjelaskan mengenai bahan hukum primer berupa buku, hasil penelitian dan/atau karya ilmiah tentang pertanggungjawaban pidana kecelakaan lalu lintas.

c. **Bahan Hukum Tersier**

Bahan hukum tersier yaitu, bahan yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti website hukum dan referensi dari internet.

4. **Metode Pengumpulan**

Metode pengumpulan data ini dilakukan dengan cara studi kepustakaan yaitu dengan mengumpulkan dan mempelajari data yang diperoleh dari bahan kepustakaan yang terkait dengan penelitian.

5. **Analisis dan Pengolahan Bahan Hukum**

Dalam penelitian hukum normatif ini, digunakan analisis data dengan pendekatan deskriptif-kualitatif. Pendekatan deskriptif ini bertujuan untuk memberikan gambaran atau penjelasan mengenai subyek dan objek penelitian melalui analisis terhadap sumber-sumber hukum yang relevan. Penerapan metode kualitatif dalam analisis akan

menghasilkan data yang bersifat deskriptif dan analitis.

F. Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini berupa laporan penelitian dalam bentuk Skripsi. Skripsi ditulis dalam V (lima) bab. Adapun sistematika dalam penulisan skripsi ini sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka teori dan konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG TINDAK PIDANA LALU LINTAS, PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA DAN METODE KONSTRUKSI HUKUM

Dalam bab ini penulis akan menguraikan pengetahuan umum tentang tindak pidana lalu lintas, pertanggungjawaban pidana dan metode konstruksi hukum yang diantaranya yaitu: pengertian tindak pidana, unsur-unsur tindak pidana, tindak pidana lalu lintas, pengertian pertanggungjawaban pidana, unsur-unsur pertanggungjawaban pidana, pengertian metode konstruksi hukum dan metode konstruksi.

BAB III FAKTA YURIDIS PERTANGGUNGJAWABAN

**PIDANA PENGEMUDI PENGGUNA SMARTPHONE
BERAKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS
DENGAN KORBAN MENINGGAL DUNIA (STUDI
KASUS PUTUSAN PENGADILAN NEGERI
JAKARTA PUSAT**

743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst)

Dalam bab ini penulis akan memaparkan kasus posisi, fakta-fakta hukum, tuntutan penuntut umum, pertimbangan majelis hakim, dan putusan majelis hakim.

BAB IV

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP
PERTANGGUNGJAWABAN PENGEMUDI
PENGGUNA SMARTPHONE BERAKIBAT
KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN KORBAN
MENINGGAL DUNIA (STUDI KASUS PUTUSAN
PENGADILAN NEGERI JAKARTA PUSAT**

743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst)

Dalam bab ini akan membahas tentang cara mengonstruksi perbuatan menggunakan *smartphone* saat mengemudi sehingga terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kematian ke dalam salah satu bentuk tindak pidana lalu lintas dalam hukum pidana positif Indonesia pada perkara putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst. dan pertanggungjawaban

pidana pengemudi pengguna *smartphone* berakibat kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia pada perkara putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 743/Pid.Sus/2021/PN.Jkt.Pst.

BAB V**PENUTUP**

Dalam bab ini merupakan bagian akhir dari seluruh uraian penulisan terhadap penelitian ini berupa kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN**