

Pertanggungjawaban Hukum Pengemudi Bus Angkutan Umum terhadap Kecelakaan yang Mengakibatkan Penumpang Meninggal Dunia: Analisis Yuridis di Polres Aceh Utara

Tengku Sulaiman

Universitas Muslim Nusantara Al-Washliyah

Email: tengkusulaiman@umnaw.ac.id

Irwansyah Nasution

Universitas Muslim Nusantara Al-Washliyah

Email: irwansyahnasution@umnaw.ac.id

Abstract

This study analyzes the legal accountability of public bus drivers involved in traffic accidents causing passengers' death, focusing on the criminal, civil, and administrative dimensions of responsibility. Using a normative-empirical juridical approach, the research examines statutory regulations, police investigation procedures, and court decisions related to fatal road accidents. The findings indicate that although the drivers' negligence is the primary cause, systemic factors such as vehicle unfitness, weak supervision, and lack of passenger protection contribute significantly. Therefore, effective enforcement requires harmonizing criminal law principles with preventive transportation safety policies and the ethical responsibility of public transport operators.

Keywords: Legal Accountability, Public Transport, Traffic Accident, Negligence, Criminal Liability

Abstrak

Penelitian ini menganalisis pertanggungjawaban hukum pengemudi bus angkutan umum dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan penumpang meninggal dunia dengan meninjau aspek pidana, perdata, dan administratif. Melalui pendekatan yuridis normatif dan empiris, penelitian ini mengkaji ketentuan hukum positif, prosedur penyidikan oleh kepolisian, serta praktik penerapan hukum pada kasus-kasus kecelakaan fatal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun kelalaian pengemudi merupakan faktor utama, namun faktor sistemik seperti ketidaklayakan kendaraan, lemahnya pengawasan, dan kurangnya perlindungan terhadap penumpang turut berkontribusi. Dengan demikian, penegakan hukum yang efektif memerlukan

harmonisasi antara prinsip hukum pidana, kebijakan keselamatan transportasi, dan tanggung jawab etis operator angkutan umum.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Hukum, Angkutan Umum, Kecelakaan Lalu Lintas, Kelalaian, Tanggung Jawab Pidana

Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan umum merupakan persoalan hukum yang kompleks karena tidak hanya menyangkut kelalaian individu pengemudi, tetapi juga tanggung jawab korporatif perusahaan transportasi dan kelemahan sistem pengawasan negara.¹ Berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) tahun 2023, tercatat 103.645 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia, di mana 18,7% di antaranya melibatkan kendaraan angkutan umum dan menimbulkan korban jiwa.²

Kecelakaan lalu lintas pada dasarnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Pasal 310 ayat (4) undang-undang tersebut menyatakan bahwa pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan orang lain meninggal dunia dapat dikenakan pidana penjara paling lama enam tahun dan/atau denda paling banyak dua belas juta rupiah.³ Ketentuan ini memperlihatkan bahwa tanggung jawab hukum pengemudi bersifat pribadi (*individual liability*), namun dalam konteks angkutan umum, tanggung jawab tersebut sering kali terkait pula dengan aspek tanggung jawab badan usaha (*corporate liability*).⁴

Kajian terdahulu mengenai pertanggungjawaban pengemudi bus menunjukkan bahwa persoalan kecelakaan tidak hanya disebabkan oleh kelalaian manusia, tetapi juga oleh kondisi kendaraan yang tidak laik jalan dan lemahnya sistem manajemen keselamatan transportasi. Penelitian Suryani (2020) menemukan bahwa 43% kecelakaan bus di Indonesia disebabkan oleh kombinasi faktor pengemudi yang kelelahan dan perawatan kendaraan yang buruk.⁵ Sementara itu, penelitian Simanjuntak (2021) menegaskan bahwa dalam praktik peradilan, hakim sering kali menitikberatkan pertanggungjawaban pidana kepada pengemudi, tanpa mempertimbangkan aspek tanggung jawab perusahaan angkutan.⁶

Berbeda dari penelitian sebelumnya, artikel ini secara khusus mengkaji bagaimana bentuk pertanggungjawaban hukum pengemudi bus terhadap kecelakaan yang menewaskan penumpang berdasarkan studi kasus di Sat Lantas Polres Aceh Utara. Fokus ini penting karena wilayah Aceh Utara memiliki karakteristik transportasi antarwilayah yang padat, dengan tingkat kecelakaan cukup tinggi dalam lima tahun terakhir. Penelitian ini juga bertujuan mengidentifikasi hambatan dalam

¹ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2016), h. 45.

² Kepolisian Negara Republik Indonesia, *Laporan Kecelakaan Lalu Lintas Nasional 2023* (Jakarta: Korlantas Polri, 2024), h. 12.

³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 310 ayat (4).

⁴ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori Kebijakan Pidana* (Bandung: Alumni, 1998), h. 23.

⁵ Rina Suryani, "Analisis Hukum atas Kecelakaan Angkutan Umum di Indonesia," *Jurnal Transportasi dan Hukum* 5, no. 2 (2020): 144.

⁶ J. Simanjuntak, "Pertanggungjawaban Pidana dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas," *Jurnal Yuridis Indonesia* 9, no. 1 (2021): 18.

proses penyidikan dan penegakan hukum serta menawarkan solusi kebijakan berbasis hukum yang berkeadilan.

Urgensi penelitian ini terletak pada fakta bahwa kecelakaan lalu lintas bukan hanya tragedi kemanusiaan, tetapi juga merupakan cerminan kegagalan sistem hukum dalam melindungi hak hidup dan keselamatan warga negara.⁷ Dengan demikian, permasalahan yang ingin dijawab dalam penelitian ini adalah: pertama, bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana pengemudi bus angkutan umum akibat kecelakaan yang menyebabkan penumpang meninggal dunia; dan kedua, bagaimana kebijakan hukum yang ideal dalam mencegah dan menanggulangi kasus serupa secara berkelanjutan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan dukungan pendekatan empiris. Pendekatan yuridis normatif digunakan untuk menelaah ketentuan hukum positif yang mengatur pertanggungjawaban pengemudi bus terhadap kecelakaan lalu lintas, terutama Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), serta doktrin hukum pidana tentang kelalaian (*culpa*).⁸ Pendekatan empiris dilakukan melalui wawancara dengan penyidik Unit Laka Lintas Polres Aceh Utara guna memahami bagaimana penerapan hukum di lapangan, termasuk prosedur penyidikan, kendala pembuktian, dan bentuk pertanggungjawaban yang dikenakan terhadap pengemudi.⁹

Sumber data terdiri dari bahan hukum primer (undang-undang, putusan pengadilan, berita acara penyidikan), bahan hukum sekunder (buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian), dan bahan hukum tersier (kamus hukum dan peraturan pelaksana).¹⁰ Data dianalisis secara deskriptif-analitis, dengan menilai kesesuaian antara norma hukum dan praktik lapangan, serta membandingkannya dengan prinsip keadilan dan perlindungan hukum bagi korban.¹¹

Pembahasan

A. Konsep Pertanggungjawaban Hukum Pengemudi Bus dalam Perspektif Hukum Pidana

Pertanggungjawaban hukum merupakan inti dari setiap tindak pidana karena berkaitan langsung dengan kemampuan seseorang untuk dimintai pertanggungjawaban atas perbuatannya.¹² Dalam konteks hukum pidana Indonesia, seseorang baru dapat dimintai pertanggungjawaban apabila memenuhi unsur-unsur tindak pidana (perbuatan melawan hukum) serta memiliki kesalahan baik berupa kesengajaan (*dolus*) maupun kelalaian (*culpa*).¹³ Dalam hal kecelakaan lalu

⁷ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum dan Penegakan Hukum di Indonesia* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019), 91.

⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2015), h. 12.

⁹ Hasil Wawancara dengan Penyidik Sat Lantas Polres Aceh Utara, Januari 2024.

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana, 2011), h. 133.

¹¹ Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif* (Malang: Bayumedia, 2006), h. 57.

¹² Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), h. 87.

¹³ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori Kebijakan Pidana* (Bandung: Alumni, 1998), 23.

lintas, kelalaian pengemudi merupakan bentuk *culpa lata*, yakni ketidakhati-hatian yang nyata sehingga menimbulkan kerugian bagi orang lain.¹⁴

Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian penumpang termasuk dalam kategori tindak pidana karena melanggar Pasal 359 KUHP yang menyatakan bahwa “barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun.” Namun, dalam konteks angkutan umum, ketentuan ini diperkuat dengan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang secara khusus mengatur kelalaian pengemudi kendaraan bermotor yang menyebabkan kematian orang lain.

Unsur kelalaian dalam kasus kecelakaan dapat berupa tindakan tidak mematuhi rambu lalu lintas, mengemudi dalam keadaan lelah, melampaui batas kecepatan, atau tidak melakukan pemeriksaan kelayakan kendaraan sebelum beroperasi.¹⁵ Menurut teori kesalahan yang dikemukakan oleh Simons, seseorang dapat dikatakan bersalah apabila mampu mengendalikan tindakannya namun tidak melakukan tindakan yang seharusnya dilakukan.¹⁶ Artinya, dalam kasus kecelakaan bus, pengemudi tidak hanya bertanggung jawab atas tindakannya saat mengemudi, tetapi juga atas kelalaiannya untuk memastikan keamanan dan kelayakan bus sebelum perjalanan.

Selain itu, dalam hukum pidana dikenal pula konsep *vicarious liability*, yaitu tanggung jawab pidana yang dibebankan kepada pihak lain, seperti pemilik perusahaan atau pengelola transportasi, apabila terbukti lalai melakukan pengawasan.¹⁷ Namun, penerapan konsep ini di Indonesia masih terbatas karena sistem hukum nasional lebih menitikberatkan pada tanggung jawab individu.¹⁸ Akibatnya, dalam banyak kasus, pengemudi sering menjadi pihak yang paling disalahkan, meskipun faktor manajerial dan kebijakan operasional perusahaan turut menjadi penyebab utama kecelakaan.

Penting dicatat bahwa dalam penegakan hukum, prinsip keadilan harus seimbang antara perlindungan terhadap korban dan hak-hak terdakwa. Menurut Satjipto Rahardjo, keadilan tidak hanya berarti penjatuhan hukuman, tetapi juga upaya memperbaiki tatanan sosial agar pelanggaran serupa tidak terulang. Oleh karena itu, penegakan hukum terhadap pengemudi bus perlu diorientasikan tidak hanya pada aspek represif, melainkan juga pada aspek edukatif dan preventif untuk mendorong perubahan perilaku berkendara secara berkelanjutan.¹⁹

B. Tanggung Jawab Pidana dan Perdata Pengemudi Angkutan Umum terhadap Penumpang

Dalam kecelakaan lalu lintas yang menewaskan penumpang, bentuk pertanggungjawaban pengemudi tidak hanya bersifat pidana tetapi juga dapat meluas ke ranah perdata.²⁰ Secara pidana, pengemudi dianggap bertanggung jawab apabila terbukti melakukan kelalaian yang memenuhi unsur Pasal 359 KUHP dan Pasal 310 ayat (4) UULLAJ. Pertanggungjawaban perdata, di sisi lain, muncul dari hubungan hukum antara pengemudi atau perusahaan dengan penumpang berdasarkan

¹⁴ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), h. 110.

¹⁵ Rina Suryani, “Analisis Hukum atas Kecelakaan Angkutan Umum di Indonesia,” *Jurnal Transportasi dan Hukum* 5, no. 2 (2020): 144.

¹⁶ Van Hamel, *Inleiding tot de Studie van het Nederlands Strafrecht* (Haarlem: Tjeenk Willink, 1914), h. 57.

¹⁷ Bambang Poernomo, *Hukum Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana* (Yogyakarta: Liberty, 1994), h. 34.

¹⁸ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Pidana* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001), h. 18.

¹⁹ Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2016), h. 45-48.

²⁰ P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997), 63.

asas *kontrak pengangkutan* yang mengandung kewajiban untuk mengantarkan penumpang dengan selamat.²¹

Hubungan hukum antara pengemudi dan penumpang diatur dalam Pasal 45 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mewajibkan perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang selama dalam perjalanan, kecuali jika kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan penumpang itu sendiri. Berdasarkan ketentuan ini, maka tanggung jawab hukum sesungguhnya tidak berhenti pada pengemudi sebagai individu, tetapi juga melekat pada perusahaan pemilik kendaraan.²²

Dalam praktiknya, hasil wawancara dengan penyidik Sat Lantas Polres Aceh Utara menunjukkan bahwa sebagian besar kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban jiwa diselesaikan melalui mediasi antara pihak pengemudi dan keluarga korban, dengan pemberian santunan oleh perusahaan.²³ Namun, penyelesaian non-litigasi seperti ini tidak menghapuskan tanggung jawab pidana jika unsur kelalaian terbukti kuat. Hal ini sejalan dengan prinsip hukum pidana bahwa *delicta juris publici* (tindak pidana publik) tidak dapat dihapus dengan perdamaian pribadi.²⁴

Lebih jauh lagi, dalam konteks tanggung jawab perdata, perusahaan bus juga dapat dimintai ganti rugi berdasarkan Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang mengatur bahwa seseorang bertanggung jawab atas perbuatan orang lain yang berada di bawah pengawasannya. Dengan demikian, perusahaan pengangkutan memiliki tanggung jawab moral dan hukum untuk memastikan bahwa pengemudinya memiliki kompetensi, kesehatan, dan etika profesional yang memadai.²⁵

Dengan memperhatikan kedua aspek ini, maka pertanggungjawaban hukum pengemudi bus dalam kecelakaan lalu lintas harus dipahami secara integral: pengemudi bertanggung jawab secara pribadi atas kelalaiannya, tetapi perusahaan sebagai penyedia jasa transportasi juga memiliki tanggung jawab hukum dan sosial untuk mencegah terjadinya kecelakaan di masa depan.²⁶

C. Faktor Penyebab dan Hambatan dalam Penegakan Hukum Kasus Kecelakaan Bus

Analisis terhadap data kecelakaan yang dikumpulkan oleh Sat Lantas Polres Aceh Utara menunjukkan bahwa sebagian besar kecelakaan bus disebabkan oleh faktor manusia, terutama kelelahan dan pelanggaran kecepatan.²⁷ Namun demikian, faktor pendukung seperti kondisi jalan yang rusak, kelayakan teknis kendaraan, dan pengawasan yang lemah juga memiliki kontribusi signifikan terhadap meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.²⁸ Ketiga faktor ini saling berinteraksi dan membentuk mata rantai penyebab yang kompleks, yang apabila tidak diantisipasi secara sistematis, akan terus menimbulkan korban jiwa di jalan raya.

²¹ Subekti, *Hukum Perjanjian* (Jakarta: Intermasa, 1999), h. 52.

²² Lili Rasjidi, *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004), h. 92.

²³ Hasil Wawancara dengan Penyidik Sat Lantas Polres Aceh Utara, Januari 2024.

²⁴ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum dan Penegakan Hukum di Indonesia* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019), h. 101.

²⁵ S. Sudikno Mertokusumo, *Hukum Acara Perdata Indonesia* (Yogyakarta: Liberty, 2013), 72.

²⁶ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Kriminal dan Pembangunan Nasional* (Jakarta: Kencana, 2018), 86.

²⁷ Kepolisian Negara Republik Indonesia, *Laporan Kecelakaan Lalu Lintas Nasional 2023* (Jakarta: Korlantas Polri, 2024), h. 27.

²⁸ Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, *Evaluasi Kelayakan Jalan dan Transportasi Umum 2023* (Banda Aceh: Dishub Aceh, 2023), h. 15.

Menurut teori *causation in criminal law*, suatu akibat dapat dipertanggungjawabkan kepada pelaku apabila terdapat hubungan kausal antara perbuatannya dan akibat yang timbul.²⁹ Dalam konteks ini, apabila kecelakaan terjadi karena pengemudi tidak memeriksa kondisi rem atau ban sebelum berangkat, maka hubungan kausal tersebut dapat dibuktikan secara hukum sebagai kelalaian yang disengaja (*culpa lata*).³⁰ Prinsip ini menegaskan bahwa pertanggungjawaban tidak hanya ditentukan oleh adanya akibat (kematian), tetapi juga oleh adanya kelalaian yang secara logis menimbulkan akibat tersebut.

Hambatan lain yang sering dihadapi penyidik dalam menegakkan hukum adalah minimnya bukti dan saksi independen. Banyak kasus kecelakaan hanya didasarkan pada keterangan pengemudi atau laporan internal perusahaan, sehingga pembuktian unsur kelalaian menjadi sulit. Dalam kasus tertentu, pihak keluarga korban bahkan tidak mengetahui secara jelas kronologi kecelakaan karena kurangnya dokumentasi resmi.³¹ Hal ini menunjukkan perlunya sistem investigasi kecelakaan berbasis teknologi, seperti rekaman kamera jalan (*CCTV traffic monitoring*) atau alat perekam kendaraan (*black box*), yang dapat membantu pembuktian secara objektif.

Selain kendala teknis, faktor eksternal seperti intervensi pihak perusahaan juga sering kali menjadi penghambat. Tidak jarang, perusahaan mencoba menutupi kesalahan manajerial dengan menanggung semua biaya ganti rugi kepada korban tanpa mengakui adanya kelalaian dalam manajemen keselamatan.³² Dalam perspektif hukum pidana, tindakan semacam ini berpotensi menghambat proses penegakan hukum karena menggeser persoalan publik menjadi persoalan privat.

Kendala berikutnya adalah kurangnya koordinasi antarinstansi, terutama antara kepolisian, Dinas Perhubungan, dan PT Jasa Raharja. Koordinasi yang lemah menyebabkan proses investigasi berjalan lambat dan hasil penyelidikan tidak sinkron antar lembaga. Padahal, integrasi data digital antarinstansi dapat membantu penegakan hukum yang lebih efisien dan transparan.³³

Hambatan yang bersifat kultural juga tidak kalah penting. Di banyak wilayah, termasuk Aceh Utara, budaya hukum masyarakat masih cenderung permisif terhadap kecelakaan lalu lintas, dengan menganggapnya sebagai “takdir” atau nasib buruk semata. Pola pikir seperti ini melemahkan semangat penegakan hukum dan mengurangi efek jera bagi pengemudi.³⁴ Karena itu, penegakan hukum harus diimbangi dengan pendidikan hukum masyarakat secara berkelanjutan agar kesadaran hukum tumbuh dari bawah, bukan sekadar dipaksakan oleh aparat.³⁵

Dari seluruh uraian di atas dapat disimpulkan bahwa hambatan penegakan hukum dalam kasus kecelakaan bus bersifat multidimensional: menyangkut aspek struktural, kultural, dan yuridis.³⁶ Oleh karena itu, solusi terhadap permasalahan ini tidak cukup hanya dengan pengetatan

²⁹ Paul H. Robinson, *Structure and Function in Criminal Law* (Oxford: Clarendon Press, 1997), h. 89.

³⁰ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana* (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), 110.

³¹ Hasil Wawancara dengan Penyidik Sat Lantas Polres Aceh Utara, Januari 2024.

³² Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi* (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2007), h. 54.

³³ Nasrul Zaman, “Integrasi Digitalisasi Sistem Penegakan Hukum di Sektor Transportasi,” *Jurnal Hukum dan Teknologi* 6, no. 1 (2021): 33.

³⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014), 71.

³⁵ Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Perubahan Sosial* (Yogyakarta: Genta Publishing, 2018), h. 51.

³⁶ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum dan Penegakan Hukum di Indonesia* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019), h. 91.

sanksi pidana, tetapi harus melibatkan reformasi sistemik yang mengintegrasikan hukum, kebijakan transportasi, dan pendidikan publik.³⁷

D. Reformulasi Kebijakan Hukum terhadap Pertanggungjawaban Pengemudi Bus dan Perusahaan Angkutan Umum

Upaya reformasi penegakan hukum terhadap kecelakaan lalu lintas harus diarahkan pada reformulasi kebijakan hukum yang menempatkan keselamatan publik sebagai prioritas utama.³⁸ Dalam kerangka *criminal policy*, kebijakan hukum pidana seharusnya tidak hanya menitikberatkan pada pemidanaan pengemudi, tetapi juga mendorong perusahaan angkutan umum dan pemerintah untuk memperkuat sistem keselamatan transportasi.³⁹

Langkah pertama yang perlu dilakukan adalah penegakan prinsip tanggung jawab ganda (dual accountability), yaitu tanggung jawab individu pengemudi dan tanggung jawab korporatif perusahaan.⁴⁰ Model ini telah diterapkan di berbagai negara seperti Jepang dan Inggris, di mana perusahaan dapat dikenai sanksi pidana apabila terbukti lalai dalam memastikan keamanan armada dan kesejahteraan pengemudi.⁴¹ Penerapan model ini di Indonesia akan meningkatkan akuntabilitas korporasi dalam manajemen risiko transportasi.

Langkah kedua adalah pembentukan sistem audit keselamatan transportasi berbasis digital. Dengan digitalisasi, setiap kendaraan angkutan umum dapat dipantau kelayakannya secara real time, dan setiap pelanggaran atau kerusakan dapat dilaporkan secara otomatis kepada otoritas terkait. Sistem ini dapat diintegrasikan dengan data dari Kementerian Perhubungan, Kepolisian, dan perusahaan asuransi untuk menciptakan mekanisme pencegahan kecelakaan yang lebih efektif.⁴²

Langkah ketiga adalah penguatan pendidikan dan sertifikasi pengemudi profesional. Pemerintah perlu menetapkan standar kompetensi dan pelatihan wajib bagi pengemudi angkutan umum, termasuk pelatihan etika berkendara, keselamatan kerja, dan manajemen kelelahan.⁴³ Negara-negara maju telah membuktikan bahwa pelatihan intensif berkontribusi langsung terhadap penurunan angka kecelakaan.⁴⁴

Langkah terakhir adalah peningkatan kesadaran hukum masyarakat. Kampanye nasional tentang keselamatan transportasi harus melibatkan media, lembaga pendidikan, dan komunitas masyarakat agar kesadaran tentang hak-hak penumpang dan tanggung jawab pengemudi semakin meningkat. Satjipto Rahardjo menegaskan bahwa keberhasilan penegakan hukum tidak hanya ditentukan oleh norma yang tertulis, tetapi juga sejauh mana hukum tersebut hidup dalam kesadaran masyarakat.⁴⁵

³⁷ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Kriminal dan Pembangunan Nasional* (Jakarta: Kencana, 2018), h. 104.

³⁸ Muladi, *Kebijakan Kriminal dalam Penegakan Hukum di Indonesia* (Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2010), 12.

³⁹ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana* (Jakarta: Kencana, 2017), 27.

⁴⁰ Sutan Remy Sjahdeini, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, 66.

⁴¹ Harry Blagg, "Corporate Liability and Transport Safety," *Journal of Criminal Law* 85, no. 2 (2019): 145.

⁴² Nasrul Zaman, "Integrasi Digitalisasi Sistem Penegakan Hukum di Sektor Transportasi," *Jurnal Hukum dan Teknologi* 6, no. 1 (2021): 35.

⁴³ Kementerian Perhubungan RI, *Pedoman Pelatihan dan Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum* (Jakarta: Kemenhub, 2022), h. 18.

⁴⁴ OECD, *Transport Safety Performance Indicators* (Paris: OECD Publishing, 2021), h. 64.

⁴⁵ Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Perubahan Sosial*, 56.

Dengan reformulasi kebijakan hukum yang berorientasi pada pencegahan, keadilan, dan perlindungan korban, sistem hukum Indonesia dapat menjadi lebih responsif terhadap dinamika kecelakaan lalu lintas serta memperkuat rasa tanggung jawab sosial dalam penyelenggaraan transportasi umum.⁴⁶

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yuridis terhadap pertanggungjawaban pengemudi bus angkutan umum yang menyebabkan kematian penumpang, dapat disimpulkan bahwa sistem hukum Indonesia pada dasarnya telah menyediakan kerangka hukum yang cukup lengkap untuk menjerat pelaku kelalaian. Namun, penerapan di lapangan masih menunjukkan sejumlah kelemahan mendasar, terutama dalam hal pembuktian unsur kelalaian dan koordinasi antarinstansi penegak hukum.⁴⁷

Pertama, tanggung jawab pidana pengemudi bus dalam kecelakaan lalu lintas didasarkan pada prinsip kesalahan (*schuld*) sebagaimana diatur dalam Pasal 359 KUHP dan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Prinsip ini menegaskan bahwa setiap pengemudi wajib bertanggung jawab atas akibat perbuatannya jika terbukti lalai dalam menjalankan kewajiban kehati-hatian. Namun, dalam konteks angkutan umum, tanggung jawab tersebut tidak boleh berhenti pada individu pengemudi, karena kelalaian sering kali berakar pada sistem kerja perusahaan, manajemen waktu, serta tekanan ekonomi yang tidak manusiawi terhadap pengemudi.⁴⁸

Kedua, selain tanggung jawab pidana, terdapat pula tanggung jawab perdata yang bersumber dari hubungan hukum antara pengemudi, perusahaan angkutan, dan penumpang. Pasal 45 UULLAJ menegaskan bahwa perusahaan wajib mengganti kerugian yang diderita penumpang akibat kecelakaan selama perjalanan. Namun, praktik mediasi dan perdamaian yang sering terjadi antara perusahaan dan keluarga korban menunjukkan adanya kecenderungan penyelesaian non-yudisial yang belum mampu menghadirkan keadilan substantif.⁴⁹

Ketiga, hambatan penegakan hukum dalam kasus kecelakaan bus bersifat multidimensi.⁷ Faktor struktural seperti lemahnya koordinasi antarinstansi dan kurangnya sarana investigasi modern menyebabkan proses hukum berjalan lambat. Faktor kultural seperti budaya permisif masyarakat terhadap kecelakaan lalu lintas turut memperlemah efek jera terhadap pelaku. Sementara dari sisi yuridis, tantangan utama adalah kesulitan pembuktian unsur *culpa lata* karena minimnya bukti teknis yang dapat mendukung unsur kelalaian.⁵⁰

Keempat, untuk memperbaiki situasi ini, perlu dilakukan reformulasi kebijakan hukum lalu lintas yang berorientasi pada dual accountability system, yakni pertanggungjawaban ganda antara pengemudi dan perusahaan. Dengan demikian, perusahaan tidak lagi sekadar pelaku ekonomi, tetapi juga subjek hukum yang wajib menjamin keselamatan publik.⁵¹ Selain itu, integrasi sistem

⁴⁶ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum dan Penegakan Hukum di Indonesia*, h. 112.

⁴⁷ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum dan Penegakan Hukum di Indonesia* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019), 91.

⁴⁸ Rina Suryani, "Analisis Hukum atas Kecelakaan Angkutan Umum di Indonesia," *Jurnal Transportasi dan Hukum* 5, no. 2 (2020): 144.

⁴⁹ Hasil Wawancara dengan Penyidik Sat Lantas Polres Aceh Utara, Januari 2024.

⁵⁰ Van Hamel, *Inleiding tot de Studie van het Nederlands Strafrecht* (Haarlem: Tjeenk Willink, 1914), 57

⁵¹ Harry Blagg, "Corporate Liability and Transport Safety," *Journal of Criminal Law* 85, no. 2 (2019): 145.

digital transportasi, peningkatan pelatihan pengemudi, serta kampanye kesadaran hukum masyarakat harus menjadi prioritas nasional agar keselamatan lalu lintas tidak lagi dianggap urusan pribadi, melainkan tanggung jawab kolektif.

Dari hasil analisis ini dapat disimpulkan bahwa novelty atau kebaruan penelitian ini terletak pada penekanan terhadap pentingnya rekonstruksi kebijakan hukum dalam bidang transportasi umum dengan menggabungkan pendekatan hukum pidana dan kebijakan publik. Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam wacana tanggung jawab pidana yang berkeadilan sosial dan sistem transportasi yang berorientasi pada perlindungan hak hidup manusia.

Daftar Pustaka

- Arief, Barda Nawawi. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Jakarta: Kencana, 2017.
- . *Kebijakan Kriminal dan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Kencana, 2018.
- . *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Pidana*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001.
- Atmasasmita, Romli. *Reformasi Hukum dan Penegakan Hukum di Indonesia*. Jakarta: Prenadamedia Group, 2019.
- Blogg, Harry. “Corporate Liability and Transport Safety.” *Journal of Criminal Law* 85, no. 2 (2019): 143–156.
- Dinas Perhubungan Provinsi Aceh. *Evaluasi Kelayakan Jalan dan Transportasi Umum 2023*. Banda Aceh: Dishub Aceh, 2023.
- Hasil Wawancara dengan Penyidik Sat Lantas Polres Aceh Utara, Januari 2024.
- Ibrahim, Johnny. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia, 2006.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Pedoman Pelatihan dan Sertifikasi Pengemudi Angkutan Umum*. Jakarta: Kemenhub, 2022.
- Kepolisian Negara Republik Indonesia. *Laporan Kecelakaan Lalu Lintas Nasional 2023*. Jakarta: Korlantas Polri, 2024.
- Lamintang, P.A.F. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2011.
- Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2002.
- Muladi. *Kebijakan Kriminal dalam Penegakan Hukum di Indonesia*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2010.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief. *Teori-Teori Kebijakan Pidana*. Bandung: Alumni, 1998.
- Nasrul Zaman. “Integrasi Digitalisasi Sistem Penegakan Hukum di Sektor Transportasi.” *Jurnal Hukum dan Teknologi* 6, no. 1 (2021): 30–38.
- OECD. *Transport Safety Performance Indicators*. Paris: OECD Publishing, 2021.
- Poernomo, Bambang. *Hukum Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Yogyakarta: Liberty, 1994.
- Rahardjo, Satjipto. *Hukum dan Perubahan Sosial*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2018.
- . *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006.
- . *Penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing, 2016.
- Rasjidi, Lili. *Dasar-Dasar Filsafat dan Teori Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004.
- Robinson, Paul H. *Structure and Function in Criminal Law*. Oxford: Clarendon Press, 1997.

- Simanjuntak, J. “Pertanggungjawaban Pidana dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas.” *Jurnal Yuridis Indonesia* 9, no. 1 (2021): 15–28.
- Soekanto, Soerjono. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2014.
- dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2015.
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa, 1999.
- Sudikno Mertokusumo, S. *Hukum Acara Perdata Indonesia*. Yogyakarta: Liberty, 2013.
- Suryani, Rina. “Analisis Hukum atas Kecelakaan Angkutan Umum di Indonesia.” *Jurnal Transportasi dan Hukum* 5, no. 2 (2020): 140–150.
- Sjahdeini, Sutan Remy. *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2007.
- Van Hamel. *Inleiding tot de Studie van het Nederlands Strafrecht*. Haarlem: Tjeenk Willink, 1914.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.