

KONSEP KORBAN DAN PELAKU PADA KECELAKAAN GANDA BERDASARKAN UNDANG UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

by Affam Barraq Obama

Submission date: 23-Jun-2024 06:17PM (UTC+0700)

Submission ID: 2407078244

File name: Hukum_1312000306_Affam_Barraq_Obama.pdf (219.97K)

Word count: 3196

Character count: 21035

KONSEP KORBAN DAN PELAKU PADA KECELAKAAN GANDA BERDASARKAN UNDANG UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Affam Barraq Obama¹, Widhi Cahyo Nugroho²

Ilmu Hukum, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

affambarraq@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk memperjelas konsep korban serta pelaku kecelakaan lalu lintas fatal ganda berdasarkan UU Lalu Lintas dan UU Angkutan Jalan. Ketika sebuah kecelakaan lalu lintas dikaitkan dengan gagasan tentang korban, hal itu menciptakan persepsi bahwa korban yang sebenarnya adalah seseorang yang terbunuh atau terluka parah, meskipun dalam suatu kecelakaan korban dapat secara tidak sengaja mengambil alih kemudi. Penelitian Hukum yuridis normatif (legal research) merupakan pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini. Terlepas dari kenyataan bahwa penelitian ini menggunakan teknik kasus (pendekatan kasus). Sumber daya hukum primer dan sekunder adalah jenis bahan hukum yang digunakan. Definisi Undang-Undang Transportasi Jalan tentang pelaku dan korban didasarkan pada temuan penelitian ini.

Kata Kunci: *Konsep korban, Pelaku, Kecelakaan lalu lintas.*

ABSTRACT

The purpose of this study was to clarify the concept of victims and perpetrators of double fatal traffic accidents based on the traffic law and the road transport law. When a traffic accident is associated with the idea of a victim, it creates the perception that the real victim is someone who was killed or seriously injured, although in an accident the victim can accidentally take the wheel. Normative juridical Law Research (legal research) is a research approach used in this study. Despite the fact that the study uses the case technique (case approach). Primary and secondary legal resources are the types of legal materials used. The Road Transport Act's definition of offender and victim is based on the findings of this study.

Keywords: *Concept of victim, Perpetrator, Traffic accident.*

PENDAHULUAN

Semua negara di penjuru dunia mempunyai kewenangan yang tidak dapat disisihkan dari keberadaannya. Kedaulatan merupakan tanda penghormatan terhadap bangsa secara keseluruhan dan memberikan hak kepada setiap bangsa untuk mengatur urusannya tanpa mendapat perlawanan dari partai politik manapun. Pengaturan tata kelola memerlukan instrumen yang komprehensif dan mengikat untuk mengatur semua kegiatan yaitu hukum. Mengingat hukum merupakan landasan atau pedoman suatu negara yang berkuasa, maka hukum sebagai alat pemerintahan tentu mempunyai kedudukan yang sangat penting.

Pada dasarnya, asas ²⁰ negara hukum terdiri dari gagasan negara hukum. Negara hukum terdiri dari tiga unsur: konstitusi, persamaan di depan hukum, dan supremasi hukum yang berdasarkan hak-hak rakyat individu. Konsep negara hukum pada dasarnya mengidentifikasi empat unsur: a) Pemerintah harus bergantung pada undang-undang atau peraturan dalam memenuhi tugas dan kewajibannya. b) Hak Asasi Manusia (hak sipil) terjamin. ¹ c) Adanya pemisahan kekuasaan dalam negara. d) Adanya pengawasan oleh otoritas kehakiman.

²⁴ Transportasi menjadi hal yang paling sering dilakukan oleh setiap orang, jadi hampir pasti kegiatan publik sebagian besar membutuhkan transportasi. Mekanisme pengangkutannya dilakukan berbagai jenis kendaraan bermotor baik melalui jalan darat, udara maupun laut atau laut. Kendaraan umum mayoritas menggunakan jalan raya dan mobil. Oleh sebab itu, rambu lalu lintas diperlukan guna menjamin kelancaran operasional angkutan umum. Selain rambu-rambu jalan, diperlukan juga peraturan yang mencakup seluruh aktivitas transportasi umum, terutama melindungi hak-hak individu yang sebagian besar berkendara. Kecelakaan lalu lintas adalah permasalahan umum di jalan yang disebabkan oleh pengguna jalan dikarenakan beberapa faktor, seperti jalan itu sendiri, ²² pengguna jalan, kendaraan atau lingkungan sekitar. Kecelakaan lalu lintas ¹¹ juga memberikan dampak negatif terhadap perkembangan lalu lintas yang saat ini semakin meningkat secara signifikan. Berdasarkan data statistik, tingginya angka kecelakaan menimbulkan kekhawatiran bagi masyarakat atau pengguna jalan. Apabila perencanaan jalan dilakukan dengan baik maka akan tercipta jalan yang layak dan berdampak pada keselamatan pengguna jalan. Kesalahan pengambilan keputusan kecil jika kendaraan tidak fokus atau tidak terjadi kesalahpahaman di jalan, sehingga terhindar dari kecelakaan. Insiden lalu lintas mengakibatkan kematian hampir setiap hari, dan masalah ini harus diselesaikan untuk mengurangi kematian.

Menurut Hakkert dan Braimister, kecelakaan yang melibatkan sekurangnya satu transportasi bermotor yang terjadi di jalan raya dan mengakibatkan cedera atau kerusakan. Menurut UULLAJ, kecelakaan lalu lintas ialah kecelakaan lalu lintas yang tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa orang lain di jalan dan menyebabkan korban jiwa dan/atau harta benda. Organisasi Kesehatan Dunia mendefinisikan kecelakaan sebagai kejadian kendaraan bermotor bersentuhan oleh objek lain yang mengakibatkan kerusakan. Masalah lalu lintas berkembang seiring dengan pertumbuhan bangsa. Permasalahan sekarang adalah banyaknya kecelakaan lalu lintas. Sementara itu, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sekarang mencapai 1,24 juta orang per tahun. Data menunjukkan 120 orang meninggal setiap harinya, hal ini tentu saja sangat mengkhawatirkan.

Berdasarkan pemikiran akan pentingnya perlindungan hukum terhadap seluruh kendaraan, maka dibentuklah suatu perbuatan hukum yang disebut UULLAJ. Peraturan perundang-undangan di bidang transportasi melalui pengesahan UULLAJ merupakan mekanisme penting untuk menjamin dan melindungi hukum untuk seluruh masyarakat pengguna jalan. Namun, kecelakaan yang berkaitan dengan kesenjangan sosial masih banyak terjadi di angkutan umum. Dalam transportasi, Kecelakaan lalu lintas terkadang sulit untuk dihindari dan tidak dapat dihilangkan. Kecelakaan mobil harus ditanggapi dengan serius, karena kecelakaan mobil akan segera terjadi. Hal ini menimbulkan penyakit baik materiil maupun imateriil. Situasi ini terkadang membingungkan, terutama bagi petugas polisi yang menyelidiki kecelakaan lalu lintas. Tentu saja sulit untuk menentukan lokasi pelaku atau korban kecelakaan. Ada tiga alasan utama penyebab kematian di jalan umum, yang pertama adalah faktor kendaraan, yang kedua adalah faktor manusia, dan yang terakhir adalah faktor jalan umum. Ketiga alasan ini kemungkinan terjadi antara kendaraan dan manusia, contohnya, mengemudi melebihi maksimum kecepatan dan kemudian ban kempes menyebabkan kendaraan berkontribusi terhadap kecelakaan.

Ketika seseorang berada di situasi pelaku atau korban kecelakaan lalu lintas, terkadang ada masalah berbeda yang harus diselesaikan. Kenyataannya misalnya, kecelakaan mobil dan motor kerap terjadi di jalan umum. Seringkali penyebab kecelakaan adalah pengemudi dan pengemudi motor selaku korban kecelakaan tanpa melihat faktor-faktor penyebab kecelakaan tersebut, padahal dalam kecelakaan pemicunya bisa jadi pengemudi sepeda motor tidak menaati

aturan, yang menyebabkan kecelakaan dan mobil bertabrakan di lalu lintas. Dalam situasi ini yang menjadi korban kecelakaan tentu saja ialah pengemudi mobil tersebut. Penentuan lokasi korban kecelakaan lalu lintas, harus mengikuti aturan yang berasal dari undang-undang. Namun dalam peraturan perundang-undangan lalu lintas khususnya dalam UULLAJ, ketentuan tentang pengertian korban yang dimaksudkan untuk **perlindungan hukum terhadap korban hanya** dibatasi **pada kriteria korban** saja, **tanpa** memperhatikan apakah penyebab kecelakaan lalu lintas itu ada atau tidak. . Tentu saja hal ini dapat menimbulkan ketidakadilan hukum yang didasari oleh ketidak jelasan norma hukum.

METODE PENELITIAN

Bidang penelitian hukum normatif meliputi penelitian ini. Penelitian normatif hukum menurut Peter Mahmud Marzuki adalah tindakan mengidentifikasi doktrin,kaidah, dan asas hukum dalam rangka mengatasi permasalahan hukum yang berkembang. **Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer dan sekunder.** Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan merupakan sumber utama informasi hukum. Kamus hukum, buku teks, terbitan berkala, dan analisis putusan pengadilan merupakan contoh bahan hukum sekunder. Dengan menerapkan deduktif dan analisis normatif atau preskriptif terhadap sumber-sumber hukum, maka tantangan penelitian dapat teratasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Konsep Korban Dari Perspektif Para Ahli

Menurut Arif G, korban ialah orang-orang yang sengsara lahir batin imbas perilaku orang lain yang berusaha mewujudkan keinginan sendiri atau orang lain, menentang kepentingan dan hak-hak dasar korban, baik melalui mereka maupun orang lain. Korban di sini merujuk pada entitas swasta dan publik serta orang atau organisasi. Muladi mendefinisikan korban sebagai orang atau kelompok yang pernah mengalami kerugian individu atau kolektif, seperti kerugian fisik, mental, emosional, atau finansial, atau yang hak-hak dasarnya telah dikompromikan secara serius oleh tindakan atau kelalaian yang bertentangan dengan undang-undang pidana negara mereka, seperti pejabat.penyalahgunaan..

¹ Menurut Schaffer, tipologi korban terbagi sebagai berikut:

1. *Unrelated Victims*, yaitu orang-orang yang tidak memiliki ikatan apa pun terhadap pelaku kejahatan, kecuali ketika pelaku melakukan kejahatan terhadap mereka.
2. *Provocative Victims*, ialah siapa saja yang menjalankan sesuatu yang memicu korban untuk menjadi korban. Misalnya, menjalin hubungan seksual terlarang dengan orang lain. Korban adalah pelaku utama dalam kasus ini. Korban dan pelaku bertanggung jawab.
3. *Precipitative Victims*, adalah siapa saja yang secara tertentu tidak melakukan tindakan apapun dengan pelaku kejahatan, namun tidak menyadari bahwa perilaku mereka mungkin mendukung penjahat demi melakukan perbuatan jahat kepada mereka. Misalnya, berjalan sendirian di tempat yang gelap dan sepi, yang dapat merangsang pelaku untuk melakukan perampokan atau pemerkosaan. Tanggung jawab penuh terletak pada pelaku kejahatan.
4. *Biological Weak Victims*, merupakan orang-orang yang memiliki kondisi fisik atau mental tertentu yang membuat mereka rentan menjadi korban kejahatan. Contohnya, anak-anak, lansia, wanita, dan orang-orang dengan disabilitas. Dalam situasi ini, karena tidak melindungi korban yang rentan, masyarakat atau pemerintah setempat bertanggung jawab.
5. *Socially Weak Victims*, adalah mereka yang, meskipun menjadi bagian dari komunitas, diabaikan oleh orang lain. Contohnya, posisi sosial ekonomi rendah suku minoritas, parapendatang, dan minoritas agama. Penjahat atau masyarakat secara keseluruhan memikul tanggung jawab dalam kasus ini.
6. *Self-victimizing Victims*, adalah orang-orang ini korban dari tindakan melanggar hukum mereka sendiri. Menurut beberapa teks, ini adalah kejahatan tanpa korban. Namun, perspektif ini didasarkan pada pemikiran bahwa setiap kejahatan selalu melibatkan pelaku dan korban. Contohnya adalah pecandu narkoba, homoseksual, peminum alkohol, dan penjudi. Pelaku, yang juga merupakan korban, bertanggung jawab sepenuhnya dalam kasus ini.

7. *Political Victims*, ialah mereka yang mengalami kerugian sebagai akibat dari tindakan lawan ketika bersaing dalam kontestasi politik. Korban ini tidak dapat dimintai pertanggungjawaban secara sosiologis.

Konsep mengenai korban ¹¹ dalam undang undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) menjadi isu penting terkait kecelakaan lalu lintas. Menurut UULLAJ, Semua individu yang mengalami cedera, apa pun tingkat keparahannya, dianggap sebagai korban kecelakaan di jalan raya, terlepas dari potensi kesalahan di pihak mereka. Pada kenyataannya, banyak orang yang telah meninggal dunia, mengalami luka ringan, atau mengalami trauma berat ialah pihak yang memicu dan bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan tersebut. Dalam beberapa kasus tindak pidana, korban terkadang mempunyai tanggung jawab fungsional karena keterlibatan mereka sebagai pemicu kejahatan. Berdasarkan kualifikasi ini, karena kesalahan mereka sendiri yang menyebabkan kecelakaan tersebut, korban kecelakaan lalu lintas terkadang dipandang sebagai korban. Pengendara sepeda motor-pedagang yang menjalankan lampu merah atau pengemudi yang mengemudi dalam keadaan mabuk karena alkohol dan berakhir dengan kecelakaan dengan mobil atau kendaraan lain atau menimbulkan cedera pribadi, atau merusak kendaraan lain juga dapat dianggap bersalah.

²¹ B. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

1. Faktor Manusia

Di Indonesia dan di seluruh dunia, faktor manusia berperan besar dalam perkembangan kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia dapat mencakup kebiasaan mengemudi, seperti gagal memanfaatkan peluang, lampu merah menyala, terlalu dekat dengan tujuan terlalu cepat, dan terlalu lelah, mengantuk, atau mabuk untuk mengoperasikan kendaraan secara memadai. Secara umum, insiden lalu lintas dapat dikaitkan dengan kesalahan pengemudi, terutama yang mengoperasikan sepeda motor, yaitu: cedera atau penyakit yang diderita.

Menurut penelitian yang dilakukan di sejumlah negara, terdapat korelasi yang signifikan antara frekuensi kecelakaan lalu lintas dan penyakit yang dialami pengemudi. Kapasitas pengemudi untuk mengemudi dipengaruhi oleh beberapa penyakit, termasuk:

- a. *Physical defect* ialah Sebuah kondisi medis atau cedera yang bisa membatasi kemampuan seseorang untuk mengoperasikan kendaraan, termasuk penggunaan pedal rem, gas, dan

fungsi lainnya, sehingga keadaan otot yang lemah perlu dinilai secara cermat.

- b. Psychiatric ialah Sifat-sifat egosentris, agresif, dan antisosial dapat menunjukkan tingkat pengalaman dalam kemampuan mengemudi yang lebih tinggi daripada orang biasa, namun secara sementara juga dapat menyebabkan gangguan emosi yang mempengaruhi kemampuan mengemudi. Keinginan untuk terburu-buru dan mendahului pengendara lain serta kondisi psikologis seperti depresi dan kurangnya perhatian terhadap situasi lalu lintas juga bisa mengganggu kemampuan mengemudi..
- c. Kelainan panca indera. Individu yang tunanetra biasanya berjuang dengan menilai jarak yang harus ditempuh di jalan.
- d. Obat-obatan. Contoh obat-obatan termasuk sedatif, depresan, antihistamin, serta obat-obatan untuk mencegah mabuk perjalanan dan hipertensi. Ketrampilan mengendarai. Beberapa faktor penting yang menentukan kemampuan untuk mengemudi dengan aman adalah sebagai berikut:
 - a) Ketrampilan pengemudi mencakup kemampuannya untuk menguasai kendaraan dengan tepat bahkan dalam situasi yang paling sulit.
 - b) Faktor fundamental dalam mengemudikan kendaraan. Kemampuan pengendara kendaraan ditentukan oleh tiga faktor utama yang meliputi:
 - 1) Kecerdasan pengemudi dapat mempengaruhi kemampuannya dalam mengemudi;
 - 2) Kemampuan memori pengemudi;
 - 3) Keadaan penglihatan pengemudi;
 - 4) Kecepatan respon pengemudi; dan
 - 5) Kemampuan pengemudi dalam mengenali gerakan dan posisi. Kondisi psikososial, yaitu perilaku pengemudi saat berada di jalan raya.

2. Faktor Jalan

Berikut ini adalah contoh faktor jalan meliputi jarak pandang, kondisi permukaan jalan, kecepatan perencanaan jalan, geometri jalan, pagar pengaman di lokasi perbukitan, dan ada tidaknya median jalan. Pengguna jalan, terutama pengemudi, terancam oleh permukaan yang rusak atau berlubang, yang dapat menyebabkan kecelakaan. Jalan harus direncanakan dan

dikembangkan dengan cermat, dengan mempertimbangkan antisipasi pertumbuhan jumlah mobil di masa depan, karena menjadi landasan mobilitas kendaraan. Untuk menjamin keselamatan penggunaannya, desain jalan harus mematuhi standar yang ditetapkan, diselesaikan dengan tepat, dan mendapat perawatan rutin.

Selain itu, ⁴ Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi akibat, atau disebabkan oleh, fitur jalan itu sendiri. ruas jalan tersebut memiliki beberapa ciri yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, yakni: a. cacat pada permukaan jalan (seperti lubang besar yang sulit dihindari oleh mobil); b. Konstruksi jalan yang tidak memadai (misalnya, bahu jalan yang terlalu pendek, terlalu rendah dalam kaitannya dengan permukaan jalan, atau perkerasan jalan); c. Kekurangan dalam geometri jalan (misalnya, ketinggian yang berlebihan pada belokan yang terlalu landai atau terlalu curam, radius tikungan yang tidak memadai, penglihatan yang buruk bagi pengemudi, dan perpaduan vertikal dan horizontal alignment yang tidak tepat, kemiringan jalan yang terlalu curam, dan faktor lainnya).

3. Faktor Pengemudi

Kecelakaan yang disebabkan oleh mengemudi yang lalai, kantuk, atau menggunakan telepon saat mengoperasikan kendaraan, mengatur audio/video, berbicara, terganggu oleh iklan atau reklame. Banyak pengemudi, terutama remaja, sering kali tidak memperhatikan hal ini. Dampak dari perilaku tersebut cukup signifikan, sehingga mengemudi Sangat disarankan untuk tidak menggunakan ponsel saat mengobrol. Namun, jika ada kemungkinan gagal dan Anda perlu mematikan telepon, disarankan agar anda tetap tenang dan menghindari mendengarkan musik saat menggunakan perangkat *handsfree* karena hal ini dapat mengganggu pendengaran terhadap situasi di sekitar anda.

Peran pengemudi sebagai pengguna jalan adalah faktor krusial dalam kejadian kecelakaan. Pengemudi berperan sebagai operator kendaraan dengan proses pengoperasian kendaraan, termasuk mengontrol kecepatan, pengereman, dan penghentian. Karakteristik fisik, usia, jenis kelamin, keadaan emosi, penglihatan, dan aspek lainnya semuanya memengaruhi waktu respons, tingkat perhatian, IQ, dan karakter pengemudi. Berikut ini adalah beberapa elemen kriteria pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas: 1) Pengemudi dalam keadaan mabuk atau pengaruh alkohol, obat-obatan terlarang, atau narkotika, yang menyebabkan hilangnya kendali. 2) Pengemudi mengalami kelelahan atau kantuk, di mana kondisi ini membuat mereka kurang waspada dan lebih lambat bereaksi

terhadap perubahan lingkungan, akibat kurang istirahat yang memadai.3) Pengemudi yang kurang konsentrasi atau terganggu secara emosional atau teralih perhatiannya, seperti saat melamun, berbicara, merokok, menggunakan ponsel, memperhatikan sekitar, dan sebagainya saat mengemudi.4) Pengemudi yang kurang mampu mengantisipasi atau kurang terampil, ketika mereka tidak mampu mengantisipasi kemampuan mobil mereka, seperti kapasitasnya untuk mengerem atau menjaga jarak aman dari mobil di depannya. Kecelakaan di jalan raya berpotensi melibatkan pejalan kaki selain pengemudi. Ini dapat terjadi ketika pejalan kaki tidak memilih waktu atau tempat yang aman untuk menyeberang jalan, atau tidak berhati-hati dengan berjalan di tengah jalan.

4. Faktor Alam

Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh sejumlah alasan selain empat alasan pertama yang disebutkan. Misalnya, faktor alam seperti cuaca dapat memainkan peran penting. Hujan, misalnya, dapat mempengaruhi visibilitas pengemudi kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh sejumlah alasan selain empat alasan pertama yang disebutkan.

C. Konsep Pelaku berdasarkan undang undang lalu lintas dan angkutan jalan

Konsep pelaku dalam kecelakaan ganda menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diuraikan sebagai berikut:

1. Pelaku kecelakaan lalu lintas:

Menurut Pasal 229, pelaku kecelakaan lalu lintas adalah setiap individu yang melakukan tindakan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas; ini termasuk pengemudi kendaraan bermotor, pengendara sepeda, pejalan kaki, atau pihak lain yang terlibat dalam kecelakaan.

2. Tanggung jawab pelaku:

Pasal 230 mengatur siapa yang harus memberikan bantuan pertama, melaporkan kecelakaan kepada polisi, dan memberikan informasi yang diperlukan kepada petugas.

3. Klasifikasi kecelakaan lalu lintas:

Menurut "Pasal 230 ayat (2), kecelakaan lalu lintas menjadi tiga kategori: kecelakaan ringan, kecelakaan sedang, dan kecelakaan berat. Tingkat keparahan kecelakaan mempengaruhi dan sanksi tanggung jawab yang dikenakan pada pelaku."

4. Pertanggungjawaban pidana:

Pasal 310–312 berbicara tentang hukuman pidana bagi pelaku kecelakaan lalu lintas. Misalnya, “Pasal 310 (1) menetapkan bahwa pengemudi yang karena menyebabkan kelalaian kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dikenai pidana penjara paling lama enam bulan atau denda paling lama Rp 1.000.000.”

5. Peran dan tanggung jawab pengendara lain:

Tergantung pada bagaimana masing-masing pelaku berkontribusi terhadap kecelakaan, lebih dari satu pelaku dapat bertanggung jawab dalam kasus kecelakaan ganda. Hal ini memerlukan analisis lebih lanjut dari kepolisian dan lembaga lain untuk menentukan seberapa besar kesalahan yang dilakukan oleh masing-masing pelaku.

Standar bagi pelaku jika terjadi tabrakan lalu lintas: a) Terdapat unsur pelanggaran. Pelanggaran yang dipermasalahkan dalam hal ini adalah melanggar aturan lalu lintas dan tidak mematuhi peraturan berkendara, yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. b) Terdapat unsur kelalaian atau kealpaan

Sesuai dengan “Pasal 310 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, kecelakaan mobil di mana korban mengalami luka-luka atau kehilangan nyawanya sama seperti orang lain, dianggap sebagai kelalaian pengemudi dalam konteks ini. Baik itu kelalaian yang disadari maupun tidak disadari.” Kelalaian yang tidak disadari berarti pelaku kecelakaan lalu lintas sudah bayangkan atau asumsikan bahwa, terlepas dari upaya terbaiknya untuk menghindarinya, hasil spesifik akan terjadi. Di sisi lain, kelalaian tanpa kesadaran berarti Pelaku tidak tahu atau curiga bahwa konsekuensinya-kecelakaan lalu lintas, misalnya-akan ilegal dan mengancam, akan terjadi. Siapapun yang dianggap lalai atau melakukan kelalaian dengan siapa yang salah atas tabrakan di pinggir jalan keadaan apa pun ketika seseorang menyebabkan kerugian atau kematian orang lain, baik disengaja atau tidak disengaja, disadari atau tidak disadari, memenuhi syarat sebagai pelaku kecelakaan lalu lintas.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Meskipun UULLAJ lebih menekankan pada korban sebagai mereka yang mengalami luka fisik, beberapa undang-undang di Indonesia hanya mendefinisikan korban sebagai

seseorang yang meninggal , menderita luka berat , atau terluka . Hal ini cenderung secara otomatis menempatkan orang yang dirugikan sebagai korban dan individu yang dirugikan . Penekanan pada korban adalah mereka yang mengalami luka badan , beberapa undang -undang di Indonesia hanya mendefinisikan korban sebagai seseorang yang meninggal , menderita luka berat , atau terluka . Hal ini cenderung secara otomatis menempatkan orang yang dirugikan sebagai korban dan individu yang dirugikan . menyebabkan kecelakaan kecelakaan sebagai pihak sebagaibertanggung jawabpihak yang bertanggung jawab .

B. Saran

Dalam UULLAJ, ide korban harus diatur secara menyeluruh, khususnya mengenai korban, agar tidak secara otomatis menempatkan orang yang terluka sebagai korban. Selain itu, hubungan antara ²⁵korban dan pelaku kecelakaan lalu lintas juga harus diatur.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2019 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ferdian, Yopi, Ardiansah Ardiansah, and Bagio Kadaryanto, 'Kebijakan Pengungkapan Kasus Pengemudi Yang Tidak Melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Hukum Indonesia', *PROCEEDING IAIN Batusangkar*, 1.1 (2022), 324–30

Hadi, Samsul, 'Mediasi Dalam Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Dengan Korban Jiwa Menurut Hukum Pidana Islam Di Kota Tapaktuan Kabupaten Aceh Selatan' (UIN Ar-Raniry Banda Aceh, 2024)

Ilham, Moch, and Dina Susiani, 'Analisis Konsep Korban Dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan', 22, 2021

Helmi, Ramadhan, 'Penegakan Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kelalaian Pengemudi Yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia (Studi Kasus Di Kepolisian Resor Serdang Bedagai)' (Fakultas Magister Hukum, Universitas Islam Sumatera Utara, 2023)

Nurfauziah, Rahayu, and Hetty Krisnani, 'Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Remaja Ditinjau Dari Perspektif Konstruksi Sosial', *Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik*, 3.1

(2021), 75–85

Sari, Nirmala, and Khaidir Saleh, ‘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’, *Jurnal Politik Dan Pemerintahan Daerah*, 4.2 (2022), 282–92

KONSEP KORBAN DAN PELAKU PADA KECELAKAAN GANDA BERDASARKAN UNDANG UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

ORIGINALITY REPORT

13%

SIMILARITY INDEX

12%

INTERNET SOURCES

7%

PUBLICATIONS

6%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1 123dok.com 1%
Internet Source

2 Submitted to Universitas Semarang 1%
Student Paper

3 Submitted to Universitas Lancang Kuning 1%
Student Paper

4 ejournal.insuriponorogo.ac.id 1%
Internet Source

5 garuda.kemdikbud.go.id 1%
Internet Source

6 repository.radenintan.ac.id 1%
Internet Source

7 jurnal.law.uniba-bpn.ac.id 1%
Internet Source

8 jurnal.untad.ac.id 1%
Internet Source

repository.uinjkt.ac.id

9	Internet Source	1 %
10	repository.unpas.ac.id Internet Source	1 %
11	eprints.iain-surakarta.ac.id Internet Source	1 %
12	Submitted to Binus University International Student Paper	<1 %
13	wartakota.tribunnews.com Internet Source	<1 %
14	www.utupub.fi Internet Source	<1 %
15	digilib.uin-suka.ac.id Internet Source	<1 %
16	text-id.123dok.com Internet Source	<1 %
17	Ilmi Usrotin Choiriyah. "PEMBERDAYAAN MASYARAKAT MELALUI PROGRAM SUTERA EMAS (Studi Pada Inovasi Pelayanan Kesehatan di Puskesmas Kepanjen, Kabupaten Malang)", JKMP (Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik), 2016 Publication	<1 %
18	bibl.vgltu.ru Internet Source	<1 %

19	lia-purwati.blogspot.com Internet Source	<1 %
20	Anwar Hafidzi. "Eksistensi Advokat Sebagai Profesi Terhormat (Officium Nobile) dalam Sistem Negara Hukum di Indonesia", Khazanah: Jurnal Studi Islam dan Humaniora, 2015 Publication	<1 %
21	id.123dok.com Internet Source	<1 %
22	japendi.publikasiindonesia.id Internet Source	<1 %
23	pt.scribd.com Internet Source	<1 %
24	www.bibeh.com Internet Source	<1 %
25	eprints.umm.ac.id Internet Source	<1 %

Exclude quotes On

Exclude matches Off

Exclude bibliography On