



ANALISA ASPEK UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN PADA KECELAKAAN TUNGGAL KENDARAAN BERMOTOR

Sangapta Surbakti^{*1}, T Riza Zarzani², Bambang Fitrianto³, Yohny Anwar⁴, Hary Angga Sinaga⁵

¹Mahasiswa Magister Ilmu Hukum, Universitas Pembangunan Panca Budi
^{2,3,4,5}Staff Pengajar Pascasarjana, Universitas Pembangunan Panca Budi Medan, Indonesia

ABSTRACT

According to data from the Central Bureau of Statistics 2017, traffic accidents in Indonesia have increased the number of cases since 2013. In 2016, the composition of accident victims reached 71.38% who had minor injuries, 13.25% had serious injuries, and 15.37% died. world. Accidents can involve one or more vehicles. An accident involving one vehicle is called a single accident. According to Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation (LAJ Law), a single accident is a traffic accident. Case of a male between fifty and sixty years of age, had a single accident hitting a tree. When the person falls, the helmet comes off. So that the person has abrasions on the forehead, neck, thighs and knees. Bruised on the chest and left hip. Fractures in the anterior skull, maxilla, and upper leg fractures accompanied by brain swelling and bleeding. The classification of injuries according to Article 229 of the LAJ Law states there are only two qualifications of injuries, namely minor injuries and serious injuries. This person has a condition that is classified as severe because the injury to this person causes death.

Keyword: *Single accident, clinical forensics, LAJ Act..*

PENDAHULUAN

Pertambahan jumlah kendaraan untuk transportasi yang tidak sejalan dengan pertambahan sarana jalan, serta ketidakpatuhan baik pengemudi, pilot, penumpang, atau pemakai jalan, menyebabkan semakin banyak korban yang tewas. Kecelakaan adalah serangkaian peristiwa dari kejadian-kejadian yang tidak diduga sebelumnya, dan selalu mengakibatkan kerusakan pada benda, luka atau kematian.¹ Menurut data Badan Pusat Statistik 2017, kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan jumlah kasus sejak tahun 2013. Pada tahun 2016, komposisi korban kecelakaan mencapai 71,38% mengalami Luka Ringan, 13,25% mengalami cedera serius, dan 15,37% meninggal dunia. Kecelakaan dapat melibatkan satu atau lebih kendaraan.²

Semua bentuk transportasi (udara, air atau darat) memiliki risiko bahaya atau cedera. Semakin cepat kita bepergian, semakin besar risiko kehilangan kontrol dan tabrakan, dan semakin besar tingkat cedera. Sebagian besar cedera pengendara sepeda motor disebabkan oleh jatuh dari motor ke jalan raya. Banyak cedera dapat dikurangi atau dicegah dengan memakai pakaian pelindung yang sesuai dan helm standar.³ Undang-undang yang mengatur tentang kecelakaan lalu lintas di Indonesia diatur dalam UU no 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berikut ini adalah hasil pemeriksaan forensik klinik terhadap seseorang yang mengalami kecelakaan kendaraan bermotor.

TINJAUAN PUSTAKA

Sepeda motor adalah sebuah kemewahan di negara maju, kebanyakan digunakan untuk rekreasi. Sedangkan di negara-negara berkembang, sepeda motor diperlukan untuk keperluan sehari-hari karena harga yang lebih rendah dan bahan bakar yang lebih irit. Diperkirakan pada tahun 2016 akan ada lebih dari 134 juta sepeda motor di seluruh dunia, 60-80% di antaranya berada di kawasan Asia Pasifik dan Selatan dan Asia Timur.

Kecelakaan lalu lintas dianggap sebagai penyebab utama morbiditas dan mortalitas di kalangan populasi muda di seluruh dunia. Sejumlah besar pasien meninggal setelah tiba di



rumah sakit, di mana pertolongan awal dan perawatan yang dilakukan seharusnya cukup lengkap dan efektif untuk mengurangi tingkat kematian.

Dalam beberapa tahun terakhir, ada kekhawatiran yang berkembang dengan peningkatan yang signifikan dari individu yang terluka sebagai akibat dari kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di sejumlah negara. Meskipun penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi utama dalam beberapa negara atau bahkan sebagai instrumen rekreasi pada orang lain, kendaraan ini merupakan sarana transportasi yang dianggap sangat berisiko. Ini karena mereka tidak memiliki perangkat keamanan ke seluruh tubuh atau struktur perlindungan untuk pengemudi dan penumpang. Dalam konteks ini, pengendara sepeda motor dianggap sebagai salah satu kelompok yang paling rentan terhadap kecelakaan transportasi.

Semua bentuk transportasi (udara, air atau darat) memiliki risiko bahaya atau cedera. Lingkungan tertentu membuat individu berisiko terhadap jenis cedera tertentu. Dasar dari hukum tersebut cukup sederhana: semakin cepat Anda bepergian, semakin besar risiko kehilangan kontrol dan tabrakan, dan semakin besar tingkat cedera.

Korban yang terluka oleh tabrakan di jalan, atau offroad menggunakan kendaraan dapat dibagi menjadi tiga kelompok besar: pejalan kaki, pengendara sepeda (pedal atau motor) dan pengemudi atau penumpang kendaraan. Sebagian besar kematian di jalan di dunia terjadi di negara berkembang.

Sebagian besar cedera pengendara sepeda motor disebabkan oleh jatuh dari motor ke jalan raya. Banyak cedera dapat dikurangi atau dicegah dengan memakai pakaian pelindung yang sesuai dan helm standar. Luka babras disebabkan oleh kontak dengan permukaan jalan, dan cedera pada anggota badan dan ke dada dan tulang belakang terjadi karena kontak dengan objek atau kendaraan lain, tersangkut sepeda motor atau kontak langsung dengan jalan.

Cedera yang lebih unik terjadi dari 'tail-gating', di mana pengendara sepeda motor mengemudi di bagian belakang truk, menyebabkan cedera kepala yang parah atau bahkan putusnya kepala. Cedera ini telah berkurang dengan adanya sidebar di sisi dan belakang truk untuk mencegah baik sepeda dan mobil melewati sisi bawah kendaraan.

Penilaian awal (tanda-tanda vital dan tingkat kesadaran), resusitasi cardiopulmonary (CPR), prosedur bedah, dan perangkat diagnostik seperti pencitraan radiologi yang biasanya secara bersamaan disediakan di unit gawat darurat memandu staf medis untuk tanggap darurat dan manajemen yang tepat dari trauma yang terluka parah.

"The lowsider" atau ejeksi lowside adalah jenis kecelakaan sepeda motor biasanya terjadi pada belokan (Gambar 1). Kecelakaan lowside disebabkan ketika roda depan atau belakang bergeser karena terlalu banyak pengereman di sudut, terlalu banyak percepatan melalui atau keluar dari sudut, atau terlalu banyak kecepatan dibawa ke atau melalui sudut. Kecelakaan lowside juga dapat disebabkan oleh material yang tidak rata atau longgar (seperti minyak, air, kotoran atau kerikil) di permukaan jalan.



Gambar 1. Foto kondisi pasien AM.

"The highsider" atau ejeksi highside adalah jenis kecelakaan sepeda motor yang ditandai dengan rotasi sepeda motor secara tiba-tiba dan mendadak pada sumbu longitudinalnya. Ini umumnya terjadi ketika roda belakang kehilangan traksi, meluncur, dan kemudian tiba-tiba mendapatkan kembali traksi, menciptakan torsi besar, melempar pengendara dari sisi sepeda motor, seringkali kepala-pertama.

Kecelakaan highside dan lowside punya berbeda sebagai berikut: selama lowside roda belakang tergelincir secara lateral dan terus menerus sampai sepeda motor jatuh ke sisi yang menghadap bagian dalam sudut. Sedangkan selama kecelakaan highside roda belakang tergelincir secara lateral sebelum tiba-tiba mendapatkan kembali traksi dan membalik sepeda motor ke arah luar sudut (sisi yang lebih tinggi dari sepeda motor). Highsides terjadi dengan cepat dan sangat keras akibatnya cedera cenderung lebih parah pada kecelakaan sisi yang tinggi, dibandingkan dengan kecelakaan lowside.

Foto posisi motor akhir dari sepeda motor dan pengendara dapat digunakan untuk menentukan apakah pengendara terlibat dalam kecelakaan lowside atau highside. Dalam kecelakaan lowside sepeda motor akan cenderung meluncur lebih jauh dari pengendara. Sedangkan dalam kecelakaan tinggi, pengendara terlempar dari sepeda motor, menempuh jarak tambahan di tanah menuju arah yang sama dengan sepeda motor. Oleh karena itu, dalam kecelakaan highside, posisi istirahat terakhir dari pengendara mungkin berada di luar posisi terakhir dari sepeda motor. Dalam tabrakan dengan kecepatan yang lebih tinggi, pengendara lebih mungkin untuk meluncur dan jatuh, menghasilkan jarak perjalanan yang lebih jauh dari sepeda motor, serta cedera tambahan yang dibuktikan dengan patah tulang, laserasi dan kontusio ke berbagai daerah tubuh.



Gambar 2: Pemotor terlempar dari motor, A. "Lowside", B. "Highside", C. Pengendara terlempar ke depan.

METODE PENELITIAN

Seorang laki-laki berinisial AM berusia lima puluh tiga tahun, datang diantar warga masyarakat ke Instalasi Gawat Darurat RSUD Dr Soetomo dengan luka akibat kecelakaan lalu lintas di jalan Pucang Surabaya pada tanggal 08 Juni 2018 sekitar jam 06.00 WIB. Orang tersebut mengalami kecelakaan dengan menabrak pohon hingga terlempar dan pada saat kejadian tersebut helm orang tersebut lepas. Sesaat setelah kejadian, orang tersebut langsung dibawa ke rumah sakit.

1. Seorang laki-laki, umur lima puluh sampai enam puluh tahun, kulit sawo matang, gizi cukup. Datang dengan penurunan kesadaran, tekanan darah seratus dua puluh sembilan per enam puluh empat milimeter air raksa, denyut nadi seratus empat kali per menit, frekuensi napas delapan belas kali per menit, suhu tubuh tiga puluh enam koma dua derajat celsius

2. Ditemukan luka lecet pada dahi, leher, paha kiri, dan lutut kiri.
3. Ditemukan luka memar pada dada dan panggul kiri

Pada pemeriksaan penunjang ditemukan:



Gambar 3: Patah tulang tengkorak



Gambar 4: Patah tulang tengkorak, dan rahang atas



Gambar 5: Patah tulang panggul

4. Pada foto sinar X tungkai atas kanan ditemukan patah tulang di 1/3 tengah tulang tungkai atas.
5. Pada foto sinar X tulang panggul ditemukan patah tulang panggul kiri.
6. Pada CT Scan Kepala ditemukan patah tulang tengkorak sisi depan dan patah tulang rahang atas kiri.

HASIL PENELITIAN DAN DISKUSI

Kelainan dan Mekanisme yang terjadi pada kasus ini:

- a. Ditemukan luka lecet pada dahi, leher, paha kiri, dan lutut kiri akibat kekerasan tumpul. Hal ini terjadi akibat adanya seseorang dengan kecepatan tertentu dan arah gaya tertentu mengenai sebuah benda tumpul sehingga menimbulkan kerusakan jaringan sampai epidermis dan dermis.
- b. Ditemukan luka memar pada dada dan panggul kiri akibat kekerasan tumpul. Hal ini terjadi akibat adanya seseorang dengan kecepatan tertentu dan arah gaya tertentu mengenai sebuah benda tumpul sehingga menimbulkan perdarahan di bawah kulit. Akibatnya terjadi memar.
- c. Ditemukan patah tulang pada tulang tengkorak sisi depan, dan rahang atas, pada hasil CT-Scan. Patah tulang panggul dan tungkai atas pada foto rontgen. Hal ini terjadi akibat adanya seseorang dengan kecepatan tertentu dan arah gaya tertentu mengenai sebuah benda tumpul sehingga menimbulkan kerusakan jaringan yang dalam kasus ini hingga menembus hingga tulang.

Luka-luka tersebut diatas menimbulkan bahaya maut karena pasien mengalami perlukaan yang menyebabkan bahaya kepada nyawa pasien tersebut. Luka tersebut berbahaya karena



dibalik tulang tengkorak terdapat organ-organ penting terutama otak sebagai pusat koordinasi alat-alat tubuh dan termasuk pusat pernapasan. Hal ini sesuai dengan pasal 90 KUHP.

Undang-undang dan Peraturan di Indonesia:

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LAJ) pasal 1 ayat 24 menjelaskan bahwa "Kecelakaan Lalu Lintas 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".

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 229 menjelaskan penggolongan kecelakaan lalu lintas ringan, sedang, dan berat. Kecelakaan Lalu Lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Kecelakaan Lalu Lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Kecelakaan Lalu Lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidaklaikan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Pasal 90 menjelaskan kriteria luka berat. Jatuh sakit atau mendapat luka yang tidak memberi harapan akan sembuh sama sekali, atau yang menimbulkan bahaya maut; Tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan pencarian; Kehilangan salah satu pancaindera; Mendapat cacat berat; Menderita sakit lumpuh; Terganggunya daya pikir selama empat minggu lebih; Gugur atau matinya kandungan seorang perempuan.

KESIMPULAN

Pada kasus ini, dari pemeriksaan seseorang yang mengalami kecelakaan tunggal, ditemukan patah tulang pada tulang dahi sisi depan, serta rahang atas pada hasil CT-Scan. Selain itu ditemukan luka memar pada dada serta panggul kiri dan ditemukan luka lecet pada dahi, leher, paha kiri, serta lutut kiri. Luka tersebut mengakibatkan bahaya maut. Pada kasus ini, sesuai UU LAJ, sudah menunjukkan adanya kerugian korban manusia sehingga kejadian ini masuk kategori kecelakaan meskipun tanpa melibatkan pengguna jalan lain.

REFERENSI

- Darmadi, Sugijanto. (1998). *Kedudukan Ilmu Hukum dalam Ilmu Filsafat*. Bandung : Mandar Maju.
- Lopa, Baharuddin. (1987). *Permasalahan Pembinaan dan Penegakkan Hukum di Indonesia*. Jakarta : Bulan Bintang.
- Muhaimin. (1993). *Pemikiran Pendidikan Islam*. Bandung : Trigenda Karya.
- Palmer., Richard E. (1969). *Hermeneutics*. Univ. Press : Evanston Northwestern.
- Rawis, John. (1971). *A Theory of Justice*. Massachussets, The Belknap Press of Harvard University.
- Salman, Otje. (2004). *Teori Hukum*. Bandung : Refika Aditama.
- Soelaeman, Munandar. (1988). *Ilmu Budaya Dasar*. Bandung : Eresco.
- Sukidin. (2003). *Pengantar Ilmu Budaya*. Surabaya : Insan Cendekia.
- Sumaryono. (1993). *Hermeneutik, Sebuah Metode Filsafat*. Yogyakarta : Kanisius.
- Syam, Noor.(1986). *Filsafat Kependidikan*. Surabaya : Usaha Nasional.
- Yani, Ahmad. (2000). *Membangun Moralitas Umat*. Jakarta : Dea Press.