

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pertanggungjawaban pidana dalam konteks kecelakaan lalu lintas adalah aspek penting dalam menjaga keamanan dan kepatuhan hukum di jalan raya. Dalam implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tindak pidana kealpaan yang menyebabkan kecelakaan dan kerugian menjadi fokus utama. Kecelakaan lalu lintas bukan hanya sebuah insiden biasa, tetapi juga mencerminkan tanggung jawab individu, perusahaan angkutan umum, dan korporasi terkait keselamatan dan kewajiban hukum. Transportasi adalah bidang yang sangat strategis dalam memperlancar roda perekonomian serta menunjang pembangunan berbagai sektor kehidupan, salah satunya adalah pengangkutan barang. Untuk mempermudah pengiriman barang dari dan ke berbagai wilayah di tanah air maka dibutuhkan suatu sarana transportasi angkutan barang. Pengangkutan barang di Indonesia terdiri dari pengangkutan darat, laut dan udara. Hal ini dikarenakan Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar. Istilah pengangkutan berasal dari kata "angkut" yang berarti membawa atau mengirimkan; proses, cara, perbuatan mengangkut¹. Sedangkan istilah pengangkutan dapat diartikan sebagai pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang yang diangkut. Pengangkutan

¹Moelino, Anton M. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan ke-6, , Jakarta: Balai Pustaka 2003. hlm. 765

adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pemuatan ke tempat yang ditentukan.²

Sistem angkutan barang di Indonesia diatur oleh berbagai peraturan hukum, beberapa landasan hukum yang relevan dalam pengaturan angkutan barang di Indonesia meliputi:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur aspek-aspek penting terkait transportasi di darat
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja di dalam Undang-Undang ini mencakup kebijakan pemerintah terkait angkutan barang di jalan.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.³
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Pengaturan tersebut mencerminkan komitmen pemerintah dalam mengelola angkutan barang untuk mendukung pembangunan dan pertumbuhan ekonomi sesuai dengan hukum dasar di Indonesia.

Di wilayah Bekasi merupakan salah satu wilayah di Jawa Barat yang secara administratif terbagi atas dua wilayah, yakni Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi.

² Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1991. hlm. 19

³<https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-sosialisasikan-kebijakan-angkutan-barang-dan-perizinan-usaha-angkutan-jalan> di akses pada 21 Desember 2023

Kota Bekasi adalah kota terpadat kedua setelah Jakarta di wilayah Jabodetabek dengan berbagai fasilitas publik yang sangat bervariasi. Pada tahun 2023, BPS Kota Bekasi mencatat, wilayah Kota Bekasi ini memiliki 2,5 juta penduduk. Luas kota Bekasi 210,49 Km persegi, dengan 12 kecamatan⁴. Beralih ke Kabupaten Bekasi, jumlah penduduk di wilayah ini adalah 3,1 juta orang pada tahun 2020, berdasarkan data BPS Kabupaten Bekasi. Jumlah tersebut tentunya jauh lebih banyak jika dibandingkan dengan penduduk Kota Bekasi. Populasi Kabupaten Bekasi tersebar di 23 kecamatan, dengan total luas wilayah mencapai 1.273,88 Km persegi. Kabupaten Bekasi memiliki kota industri Cikarang, yang masuk sebagai wilayah industri terbesar di Asia Tenggara⁵.

Sebagai daerah penyangga kawasan industri terbesar di Asia Tenggara, yaitu pusat industri Cikarang, wilayah Kota dan Kabupaten Bekasi sering dilalui oleh truk-truk angkutan barang seperti yang tampak di ruas-ruas jalan di wilayah ini. Ditambah lagi dengan migrasi masyarakat dari luar daerah yang bekerja di wilayah Bekasi di mana hal ini berdampak pada tingginya volume kendaraan dan pengguna jalan lainnya di wilayah ini. Ruas-ruas jalan di Kota Bekasi juga menjadi perlintasan kendaraan angkutan barang dari dan ke wilayah Bekasi yang menyebabkan lonjakan kepadatan lalu lintas yang meningkat. Kapasitas volume

⁴ Badan Pusat Statistik Kota Bekasi (2023). *Kota Bekasi dalam Angka (Bekasi Municipality in Figures) 2023*, <https://bekasikota.bps.go.id>. di akses pada 21 Desember 2023

⁵ Badan Pusat Statistik Kabupaten Bekasi (2023). *Kabupaten Bekasi dalam Angka (Bekasi Regency in Figures) 2023*, <https://bekasikab.bps.go.id>

kendaraan yang tidak sebanding dengan ruas jalan saat waktu sibuk di pagi hari masih menjadi problem kemacetan di Kota Bekasi⁶.

Menurut Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bekasi, Johan Budi Gunawan, jumlah kendaraan di Kota Bekasi mencapai 1,5 juta unit, terdiri dari 1,2 juta kendaraan roda dua dan 300 ribu kendaraan roda empat. Sedangkan data dari Satuan Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat) Kota Bekasi lebih besar, yaitu 1.613.317 unit, dengan perbandingan 75% kendaraan roda dua, dan 25% kendaraan roda empat. Dengan rasio jumlah kendaraan sebanyak itu, dibutuhkan jalan arteri sebagai jalur utama sepanjang 3.300 kilometer. Adapun jalan arteri di Kota Bekasi baru ada 1.500 kilometer. Belum lagi ditambah dengan kendaraan yang masuk atau melintas di kota Bekasi. Hal itu berdampak dengan pola perjalanan ke DKI menjadi sangat tinggi. Tapi, paling banyak aktivitas warga Kota Bekasi menuju ke Kabupaten Bekasi yang bekerja di kawasan industri⁷.

Dengan tingginya rasio kemacetan di wilayah Bekasi, penataan angkutan barang menjadi salah satu bagian penting dalam upaya mengatasi kemacetan sebab 60% arus barang yang keluar masuk di Pelabuhan Tanjung Priok melintasi Kota Bekasi. Keberadaan jalur khusus angkutan barang merupakan sesuatu yang mendesak. Pemisahan jalur angkutan orang dan logistik diperlukan agar kepentingan keduanya tidak terganggu. Ini juga penting agar jalan dibangun sesuai dengan keperluannya, sehingga tak mengurangi umur idealnya.

⁶ Info Bekasi (2023). *Pesatnya Pertumbuhan Kota Bekasi Berimbas Pada Kemacetan Lalu Lintas*, <https://infobekasi.co.id/2023/05/16/pesatnya-pertumbuhan-kota-bekasi-berimbas-pada-kemacetan-lalu-lintas> (diakses pada 9 Juli 2023)

⁷ eyeclick.bekasikota.go.id (2019). *Bekasi Macet, Dishub: Kapasitas Jalan dan Kendaraan Tak Sebanding* <https://eyeclick.bekasikota.go.id/blogs/umum/bekasi-macet-dishub-kapasitas-jalan-dan-kendaraan-tak-sebanding> (diakses 9 Juli 2023)

Dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ), penataan angkutan barang menjadi salah satu tugas yang diemban BPTJ. Ada tiga tugas seputar angkutan barang dalam RITJ, yaitu terkait jalur transportasi, pembangunan dan pengembangan terminal barang, serta pengawasan angkutan barang⁸.

Sebagai langkah jangka pendek, BPTJ telah melakukan pembatasan terhadap berbagai jenis angkutan barang dalam paket kebijakan ganjil genap. Pembatasan dilakukan terhadap angkutan barang sumbu tiga ke atas, atau kendaraan golongan III, IV, dan V. Agar tak mengganggu aktivitas masyarakat, pembatasan terhadap angkutan barang berlaku pada jam sibuk berangkat kerja, yaitu pukul 06.00-09.00 WIB. Selain itu, BPTJ juga telah merelokasi garasi truk kontainer dan depo penyimpanan kontainer kosong sebelum digunakan lagi. Karena selama ini banyak truk-truk kosong yang hilir mudik di jalanan untuk mendapatkan muatan barang telah berdampak pada kemacetan.

Dalam kajian Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), truk-truk angkutan barang memiliki andil besar terhadap kerusakan jalan. Truk-truk yang kerap kali berada dalam kondisi *overdimensionoverload* atau ODOL, mengurangi sepertiga umur ideal sebuah jalan. Jika sebuah jalan didesain agar dapat digunakan selama 10 tahun, truk-truk ODOL membuat jalan tersebut hanya dapat bertahan selama tiga tahun saja⁹.

⁸ Republik Indonesia (2018), Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

⁹ BPTJ (2020). *Strategi BPTJ Mengurai Sengkarut Angkutan Barang* [https:// bptj. dephub. go. id/ post/ read/ strategi- bptj- mengurai- sengkarut- angkutan- barang? language= id](https://bptj.dephub.go.id/post/read/strategi-bptj-mengurai-sengkarut-angkutan-barang?language=id) (diakses 9 Juli 2023)

Selain tak dapat melaju kencang karena ukurannya yang besar, truk-truk angkutan barang juga kerap kali kelebihan dimensi dan muatan atau *overdimensionoverload* alias ODOL, sehingga bergerak semakin lamban dan menghalangi kendaraan lain. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 70% angkutan barang yang lalu lalang di jalanan mengalami kelebihan dimensi atau muatan. Truk-truk itu melakukan distribusi barang untuk keperluan ekspor, impor, maupun pengiriman domestik. Karena tak ada jalur khusus angkutan barang, truk-truk tersebut menggunakan jalan sama yang dipakai kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Padahal kendaraan angkutan barang pada umumnya memiliki ukuran besar, melebihi panjang 12 meter dan lebar 2,5 meter.

Setiap tahunnya, aktivitas truk dengan kondisi ODOL bisa merugikan negara hingga Rp 43 triliun. Menurut Djoko Setijowarno aktivitas truk ODOL ini bisa masuk dalam kategori korupsi karena menyebabkan jalan negara rusak sehingga menggerus APBN hingga Rp 43 triliun setiap tahunnya¹⁰.

Truk-truk angkutan barang dalam kondisi ODOL dinilai sangat merugikan pemerintah dan masyarakat khususnya para pengguna jalan. Dampak ODOL selain membuat kerusakan jalan, juga membuat kerusakan infrastruktur lainnya seperti jembatan, dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan yang melibatkan truk ODOL atau kelebihan muatan dan dimensi juga sudah banyak terjadi di wilayah Bekasi. Bahkan di antaranya sampai mengakibatkan banyak korban jiwa, dan juga kerugian materiil yang tidak sedikit. Salah satunya adalah

¹⁰ Kompas (2023). *Rugikan Negara Triliunan Rupiah, Aktivitas Truk ODOL Bisa Dikategorikan Korupsi* <https://www.kompas.com/properti/read/2023/03/15/160500021/rugikan-negaratriliunan-rupiah-aktivitas-truk-odol-bisa-dikategorikan> (diakses 9 Juli 2023)

kecelakaan maut yang terjadi di Jalan Sultan Agung Bekasi Barat, Bekasi, Jawa Barat, yang disebabkan oleh truk trailer ODOL. KNKT sudah mengecek daya muat truk tersebut yang hanya bisa mengangkut beban seberat 35 ton saja. Sementara saat kejadian truk tersebut mengangkut muatan seberat 55 ton¹¹.

Di wilayah Kabupaten Bekasi tercatat ada beberapa pelabuhan seperti pelabuhan Muara Gembong dan Tarumajaya, namun pemilihan modatransportasi dalam pengangkutan barang dari dan ke Bekasi sering didominasi dengan penggunaan moda transportasi darat yaitu menggunakan truk. Jika menggunakan modatransportasi laut nantinya pengangkutan barang dari pelabuhan itu sendiri juga harus dilanjutkan atau dialihkan dengan menggunakan moda transportasi darat agar barang tersebut bisa sampai di tujuan. Selain itu penggunaan moda transportasi udara sebetulnya juga bisa digunakan di wilayah Bekasi dalam hal pengiriman atau pengangkutan karena infrastrukturnya tersedia akan tetapi dari bandara tentunya barang tersebut juga harus diangkut dengan moda transportasi darat, seperti truk-truk angkutan barang.

Penggunaan jenis moda transportasi angkutan barang di wilayah Bekasi dengan menggunakan truk-truk besar sudah tidak asing lagi ditemui, mengingat wilayah ini memiliki kota industri Cikarang, yang masuk sebagai wilayah industri terbesar di Asia Tenggara. Hampir di setiap sudut di Bekasi terdapat truk-truk yang beroperasi yang tentunya sering memakan banyak badan jalan dan sering menimbulkan kemacetan bahkan mengganggu para pengguna jalan yang lain. Selain

¹¹ Bisnis.com (2022). *KecelakaanTruk di Bekasi, UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jadi Sorotan* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220902/98/1573336/kecelakaan-truk-di-bekasi-uu-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-jadi-sorotan> (diakses 9 Juli 2023)

itu tidak jarang ditemui jalanan di wilayah Bekasi yang menjadi rusak disebabkan sering dilintasi truk dengan muatan besar ditambah sering ditemui truk angkutan barang dalam kondisi ODOL (*overdimensionoverload*).

Dalam hal penggunaan moda transportasi angkutan barang yang perlu diperhatikan yaitu kapasitas beban angkut (meter kubik atau ton), pengoperasian kendaraan (apakah kontinu atau sering berhenti karena macet), usia kendaraan, tekanan angin ban kendaraan, kondisi jalan (jalan yang dilalui bagus atau berlubang, rata atau banyak tanjakan dan turunan), dan tentunya perilaku pengemudi moda transportasi darat itu sendiri. Jika kapasitas beban yang dibawa melebihi kapasitas maksimum yang diizinkan, serta ditambah dengan kondisi jalan yang tidak rata atau banyak lubangnya, kemudian ditambah dengan sering berhenti atau tidak kontinu saat pengoperasian kendaraan moda transportasi tersebut, dan perilaku pengemudi kendaraan moda transportasi tersebut yang tidak baik, maka hal itu akan membahayakan keselamatan pengemudi itu sendiri dan pengguna jalan lainnya.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Bekasi yang disebabkan truk-truk angkutan barang sejalan dengan masih banyaknya pengemudi angkutan barang yang tidak mengindahkan kapasitas beban angkut, memiliki perilaku yang tidak baik seperti mengemudikan kendaraan dengan agresif (mengemudikan truk dari kecepatan tinggi, kemudian tiba-tiba berhenti mendadak) hal itu yang sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Selain itu juga masih sering ditemui para pengemudi angkutan barang yang sering melakukan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dalam hal kelengkapan dan kelayakan kendaraan (seperti pelanggaran muatan

yang melebihi kapasitas beban angkut, kondisi kendaraan yang tidak dilakukan pengujian dengan baik terlebih dahulu, dan tidak memilikinya surat-surat kendaraan atau surat izin mengemudi bagi pengemudi kendaraan itu sendiri). Pelanggaran yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan barang tersebut sudah diatur secara jelas di dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan merupakan sebuah tindak pidana pelanggaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi Nasional, harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan, hal itu juga bermaksud dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Contohnya Kecelakaan tunggal truk terjadi di Jalan Sultan Agung KM 28,5 Kelurahan Kota Baru, Bekasi Barat, Kota Bekasi, pada Rabu tanggal 31agustus2022. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah menginvestigasi terhadap kendaraan truk trailer kecelakaan maut di depan SDN Kota Baru II dan III Bekasi itu. Beberapa fakta-fakta terungkap pada kecelakaan yang menelan korban jiwa hingga 10 orang itu. Adapun empat di antaranya merupakan siswa sekolah tersebut.ada kelebihan muatan lebih dari dua kali lipat yang ditemukan pada truk trailer tersebut. Hal itu, terungkap saat KNKT mewawancarai pegemudi truk. "Lebih daya dua kali dari daya angkutnya. Muatannya besi beton 55 ton, pengemudi cuma bilang disuruh bawa trailer baru, Menurut Wildan, pengemudi hari itu membawa kendaraan yang berbeda dengan ia

bawa sewaktu berangkat. "Jadi dia tidak begitu sadar dengan muatannya. Berdasarkan data yang ia himpun, daya motor kendaraan itu tercatat 191 kilowatt. Untuk menghitung muatannya, daya motor dibagi dengan 5,5. Artinya muatan keseluruhan maksimal hanya boleh 34,72 ton. Sementara, berdasarkan struk timbangan yang ditemukan dalam truk tersebut, kendaraan berat keseluruhan tercatat 70,56 ton. Artinya ada kelebihan muatan hingga 103,22 persen atau lebih dari dua kali lipat. "Ini sudah jauh melampaui dari kemampuan mesin. Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, untuk kendaraan ganda besarnya daya motor dibagi 5,5 untuk menunjukkan berat jumlah yang diperbolehkan. Berat tersebut mencakup berat kendaraan ditambah dengan berat muatan. Pada saat kejadian, truk tersebut berada pada posisi gigi tujuh dengan muatan yang kelebihan berat. hal ini menjelaskan membuat sistem rem tidak akan mampu mengakomodasi energi kinetik yang dihasilkan dan berujung pada kegagalan pengereman.¹²

Pelanggaran terkait angkutan barang dalam kondisi ODOL diatur dalam pengawasan angkutan barang Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 169 yang menyebutkan:

1. Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi, dan kelas jalan.
2. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan barang.

¹² <https://megapolitan.kompas.com/read/2022/09/03/06000081/fakta-fakta-investigasi-knkt-soal-kecelakaan-truk-maut-di-bekasi-sopir?page=all>, di akses pada 11 Februari 2024

Sedangkan aturan terkait pidana terdapat pada Undang-Undang No22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pada pasal 307 yang menyebutkan :

“setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 169 ayat (1) dipidana dengan kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”.

Perusahaan angkutan barang dari truk-truk ODOL itu juga tidak luput dari permasalahan yang timbul akibat kesalahan pengemudi angkutan barang yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain. Sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengangkutan barang sudah semestinya bertanggung jawab untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dengan aman dan selamat tanpa menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan yang lain. Artinya perusahaan angkutan barang juga seharusnya bertanggung jawab terhadap kesalahan pengemudi yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain saat pengangkutan barang tersebut ke tangan penerima. Serta apabila dalam pengangkutan barang tersebut menimbulkan kerugian terhadap keselamatan pengguna jalan yang lain, misalnya beban angkut di atas kapasitas angkutan atau ODOL, atau menimbulkan terjadinya kecelakaan dan kerusakan fasilitas jalan dalam pengirimannya, maka hal ini juga menjadi tanggung jawab pidana perusahaan angkutan barang. Yaitu pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada perusahaan angkutan barang

karena perbuatan pidana pengemudi, dimana dalam hal ini terdapatnya delik *vicariousliability* yang mensyaratkan adanya hubungan antara buruh dan majikan.¹³

Doktrin *vicariousliability* dalam sistem hukum Indonesia lebih dikenal sebagai pertanggung jawaban pengganti atau dikenal juga dengan pertanggung jawaban korporasi. Doktrin ini telah diakomodir dan dirumuskan di dalam Pasal 38 ayat (2) Konsep KUHP 2008, yang berbunyi “Dalam hal ditentukan oleh Undang-Undang, setiap orang dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan oleh orang lain”. Dalam konteks korporasi, doktrin *vicariousliability* menetapkan apabila seseorang agen atau pekerja korporasi bertindak dalam lingkup pekerjaannya dan dengan maksud untuk menguntungkan korporasi, melakukan suatu kejahatan, maka tanggung jawab pidananya dapat dibebankan kepada perusahaan dengan tidak perlu mempertimbangkan apakah perusahaan tersebut secara nyata memperoleh keuntungan atau tidak, atau apakah aktivitas tersebut telah dilarang oleh perusahaan atau tidak.¹⁴

Masalah yang kemudian timbul ialah bagaimana tanggung jawab pidana pengemudi dan perusahaan angkutan barang jika dalam pengangkutan barang menimbulkan kerugian bagi keselamatan pengguna jalan lain, dimana bila terjadi kecelakaan lalu lintas akibat tidak dilaksanakannya secara maksimal ketentuan Pasal 169 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, pertanggungjawaban hukum hanya dilimpahkan pada pengemudi kendaraan angkutan barang, dan bukan kepada perusahaan selaku pemilik kendaraan angkutan maupun selaku penanggungjawab.

¹³ Moeljatno, *Azas-azas Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara, 1987. hlm. 165

¹⁴ Kepaniteraan Mahkamah Agung (2021). *Vicarious Liability*, URL: <https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/glosarium-hukum/1895-vicarious-liability> (diakses pada 11 Juli 2023)

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas maka penulis tertarik untuk menulis tesis dengan judul “PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI ANGKUTAN BARANG TERHADAP KESELAMATAN PENGGUNA JALAN DI WILAYAH BEKASI.”

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas maka dirumuskan masalah dalam penelitian tesis ini :

1. Bagaimana penerapan sanksi pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain di wilayah Bekasi?
2. Bagaimana pertanggungjawaban pidana *vicariousliability* pengemudi dan pengusaha yang melakukan pelanggaran terhadap angkutan barang dengan spesifikasi ODOL?

1.3. Tujuan Penelitian

Sehubungan dengan penulisan tesis ini, adapun tujuan penulis adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui bagaimana penerapan sanksi pengemudi angkutan barang yang berspesifikasi ODOL yang mengancam keselamatan pengguna jalan lain di wilayah Bekasi.
- b. Untuk mengetahui pertanggungjawaban pidana *vicariousliability* pengemudi dan pengusaha yang melakukan pelanggaran terhadap angkutan barang dengan spesifikasi ODOL di wilayah Bekasi.

1.4. Kegunaan Penelitian

Selain tujuan, Adapun kegunaan yang dapat diambil dari penulisan tesis ini adalah sebagai berikut:

a. Kegunaan teoritis.

Secara teoritis, untuk menambah pengetahuan penulis dan memberikan sumbangan bagi ilmu pengetahuan tentang pertanggungjawaban pidana *vicarious liability* pengemudi dan pengusaha angkutan barang terhadap keselamatan pengguna jalan di wilayah Bekasi

b. Kegunaan praktis.

Secara praktis, untuk dapat memberikan sumbangan pemikiran dan masukan-masukan bagi pengemudi dan perusahaan angkutan barang dan masyarakat pengguna jalan tentang pertanggungjawaban pidana *vicarious liability* pengemudi dan pengusaha angkutan barang terhadap keselamatan pengguna jalan di wilayah Bekasi.

1.5. Kerangka Konseptual

Dalam Konseptual yaitu kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep-konsep khusus, yang merupakan serangkaian dari arti-arti yang berhubungan dengan istilah yang akan diteliti. pada suatu konsep atau suatu kerangka konseptual pada hakekatnya merupakan suatu pedoman, atau pengarah yang lebih kongkrit daripada kerangka teoritis yang seringkali masih bersifat abstrak.¹⁵

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Sosiologi Hukum*, Jakarta: BhrataraKarya Aksara, 1977, hlm. 73

Untuk memberikan kejelasan yang lebih jelas, sehingga tidak terjadi kesalahpahaman terhadap pokok-pokok pembahasan pada penulisan, maka akan diuraikan beberapa definisi mengenai istilah-istilah yang berkaitan dengan judul penulisan proposal skripsi ini, yaitu:

1. Pertanggung Jawaban Pengertian Pertanggungjawaban pidana ialah diteruskannya celaan yang objektif yang ada pada tindak pidana dan secara subjektif kepada seseorang yang memenuhi syarat untuk dapat dijatuhi pidana karena perbuatannya itu.¹⁶ Artinya bahwa tindak pidana tidak berdiri sendiri, itu baru bermakna manakala terdapat pertanggungjawaban pidana.
2. Pengangkutan adalah Sebuah perjanjian timbal balik, dimana pihak pengangkutan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya berkeharusan memberikan pembayaran biaya tertentu untuk pengangkutan tersebut.¹⁷
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada pasal 1 menjelaskan Pengguna Jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas.
4. Kendaraan *Over Dimension* dan *Overload*, Kendaraan *overdimension* adalah kondisi dimana dimensi kendaraan tidaksesuai dengan standar produksi pabrik atau merupakan hasil modifikasi, sedangkan kendaraan *overload* adalah kondisi

¹⁶ Rancangan Undang-Undang Kitab Hukum Pidana tahun 2006, Pasal 36

¹⁷ Sutiono Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Bandung: Rineka Citra,1990, hlm6

dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.¹⁸

5. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan menjelaskan pengertian 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.

1.6. Kerangka Pemikiran

1.6.1 Kerangka Teoritis

a. Teori Kebijakan Hukum Pidana (*Grand Theory*)

Secara terminologi kebijakan berasal dari istilah ”*policy*” (Inggris) atau ”*politiek*” (Belanda). Terminologi tersebut dapat diartikan sebagai prinsip-prinsip umum yang berfungsi untuk mengarahkan pemerintah (termasuk penegak hukum) dalam mengelola, mengatur atau menyelesaikan urusan-urusan publik, masalah-masalah masyarakat atau bidang-bidang penyusunan peraturan perundang-undangan dan mengalokasikan hukum/peraturan dalam suatu tujuan (umum) yang mengarah pada upaya mewujudkan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat (Warga Negara).¹⁹

Bertolak dari pengertian demikian Sudarto selanjutnya menyatakan, bahwa melaksanakan ”politik hukum pidana” berarti mengadakan pemilihan untuk

¹⁸Enggar Oktarinda, Nuzul Barkah Prihutomo, Eka Olivia Maulani, *Analisis Pengaruh Kendaraan ODOL Dalam Pengaruh Kecelakaan Di Jalan Tol*, *Construction and Material Journal*, Volume 2 No 1.2020.

¹⁹Lilik Mulyadi, *Bunga Rapai Hukum Pidana Perspektif Teoritis dan Praktik*, Bandung: Alumni, 2008, hlm. 389.

mencapai hasil perundang-undangan pidana yang paling baik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna.²⁰ Dalam kesempatan lain beliau menyatakan, bahwa melaksanakan “politik hukum pidana” berarti, “usaha mewujudkan peraturan perundang-undangan pidana yang sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu waktu dan untuk masa-masa yang akan datang.”²¹

Dengan demikian, dilihat sebagai bagian dari politik hukum, maka politik hukum pidana mengandung arti, bagaimana mengusahakan atau membuat dan merumuskan suatu peraturan perundang-undangan pidana yang baik. Menurut Mahmud Mulyadi, politik hukum pidana merupakan upaya menentukan ke arah mana pemberlakuan hukum pidana Indonesia di masa yang akan datang dengan melihat penegakkannya saat ini.²² Pengertian demikian terlihat pula dalam definisi “*penalpolicy*” dari Marc Ancel yakni “suatu ilmu sekaligus seni yang bertujuan untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik”.²³

Melihat dari uraian di atas yang dimaksud dengan “peraturan hukum positif” (*the 20 positive rules*) dalam definisi Marc Ancel itu jelas adalah peraturan perundang-undangan dengan hukum pidana. Dengan demikian, istilah “*penalpolicy*” menurut Marc Ancel adalah sama dengan istilah “kebijakan atau politik hukum pidana” yang dikemukakan oleh Sudarto.²⁴

²⁰Sudarto, *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat*, Bandung: Sinar Baru, 1983, hlm. 161

²¹Ibid. hlm. 93

²²Mahmud Mulyadi, *Criminal Policy : Pendekatan Integral Penal Policy dan Non Penal Policy Dalam Penanggulangan Kejahatan Kekerasan*, Medan: Pustaka Bangsa Press, 2008, hlm. 66.

²³Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*, Semarang:Kencana Prenada media Group, 2008, hlm.27.

²⁴Ibid. hlm. 28.

Secara kasar dapat dibedakan, bahwa upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur “*Penal*” lebih menitikberatkan pada sifat “represif” (pemberantasan/ penumpasan) sesudah kejahatan terjadi, sedangkan jalur “*nonpenal*” lebih menitikberatkan pada sifat “preventif” (pencegahan/ penangkalan/ pengendalian) sebelum kejahatan terjadi. Dikatakan sebagai perbedaan secara kasar, karena tindakan represif pada hakekatnya jugadapat dilihat sebagai tindakan preventif dalam arti luas. Mengingat upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur “*nonpenal*” lebih bersifat tindakan pencegahan untuk terjadinya kejahatan, maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Faktor-faktor kondusif itu antara lain, berpusat pada masalah atau kondisi-kondisi sosial yang secara langsung maupun tidak langsung dapat menimbulkan kejahatan. Dilihat dari sudut pandang politik kriminal secara makro dan global, maka upaya-upaya nonpenal menduduki posisi kunci dan strategis dalam menanggulangi sebab-sebab dan kondisi-kondisi yang menimbulkan kejahatan.²⁵

b. Teori Pertanggungjawaban Pengganti atau *Vicariousliability* (*Middle Range Theory*)

Teori *Vicarious liability*, lazim disebut dengan pertanggungjawaban pengganti, diartikan sebagai pertanggungjawaban hukum seorang atas kesalahan yang dilakukan oleh orang lain.²⁶

²⁵Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung, Alumni, 1981, hlm. 118.

²⁶Mahrus Ali, *Asas-Asas Hukum Pidana Korporasi dalam Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002, hlm. 154

Barda Nawawi Arief berpendapat bahwa *vicariousliability* adalah suatu konsep pertanggungjawaban seseorang atas kesalahan yang dilakukan oleh orang lain, seperti tindakan yang dilakukan yang masih berada dalam lingkup pekerjaannya (*the legal responsibility of one person for wrongful act of another, as example, when the acts are done within scope of employment*).²⁷

Vicariousliability hanya dibatasi pada keadaan tertentu majikan (korporasi) hanya bertanggungjawab atas perbuatan salah pekerja yang masih dalam ruang lingkup pekerjaannya.²⁸

Rasionalitas penerapan teori ini adalah karena majikan (korporasi) memiliki kontrol dan kekuasaan atas mereka dan keuntungan yang mereka peroleh secara langsung dimiliki oleh majikan yaitu korporasi.²⁹

Prinsip hubungan kerja dalam *vicariousliability* disebut dengan prinsip delegasi, yakni berkaitan dengan pemberi izin kepada seseorang untuk mengelola suatu usaha. Si pemegang izin tidak menjalankan langsung usaha tersebut, akan tetapi ia, memberikan kepercayaan (mendelegasikan) secara penuh kepada seorang manager untuk mengelola korporasi tersebut. Dalam doktrin pertanggungjawaban korporasi adalah *vicariousliability*. Pada dasarnya, doktrin *vicariousliability* didasarkan pada prinsip *employment principle* yaitu bahwa majikan (*employer*) adalah penanggungjawab utama dari perbuatan para buruhnya atau karyawannya.³⁰

Vacirousliability adalah pertanggungjawaban hukum secara tidak langsung pertanggungjawaban majikan atas tindakan dari pekerja atau pertanggungjawaban

²⁷*Ibid.*, hlm.33.

²⁸*Ibid.*, hlm 44

²⁹*Ibid.*,

³⁰*Ibid.*, hlm 45

prinsipil terhadap tindakan agen dalam suatu kontrak. Perbuatan pekerja harus masih dalam ruang lingkup pekerjaannya dan ada hubungan majikan dan buruh atau hubungan pekerjaan.³¹ *Mens rea* dalam *vicarious liability* menjadi syarat utama yang harus dipenuhi untuk memidana seseorang yang melakukan perbuatan pidana. Harus dibuktikan terlebih dahulu bahwa seseorang telah melakukan suatu kesalahan sehingga patut dipidana, selain itu adanya hubungan kerja antara pelaku dengan orang lain yang harus mempertanggungjawabkan perbuatan pidana yang dilakukan. Teori pertanggungjawaban pengganti didasarkan pada doktrin respondent superior, terhadap majikan dapat dibebani pertanggungjawaban atas perbuatan buruhnya, atau pemberi kuasa atas perbuatan orang yang diberinya kuasa.

Dua syarat penting untuk menerapkan suatu perbuatan pidana dengan doktrin *vicarious liability* yaitu harus terdapat suatu hubungan seperti hubungan pekerjaan antara pekerja dan majikan dan perbuatan pidana yang dilakukan oleh pekerja tersebut harus berkaitan atau masih dalam ruang lingkup pekerjaannya.

Pertanggungjawaban pengganti (*vicarious liability*) merupakan upaya untuk menjerat korporasi atas kesalahan yang dilakukan pegawainya. Pembebanan kepada atasan (direktur) atas perbuatan pidana yang dilakukan oleh bawahan dalam sebuah struktur organisasi korporasi sehingga pertanggung jawaban dibebankan kepada atasan yang dalam hal ini bertindak atas nama korporasi.

Secara teori filosofis teori *vicarious liability* diterapkan didasarkan pada alasan-alasan di bawah ini, yaitu:³²

³¹Ali, Mahrus. *Kejahatan Korporasi Kajian Relevansi Sanksi Tindakan Bagi Penanggulangan Kejahatan Korporasi*. Yogyakarta: Arti Bumintaran, 2008. hlm. 44

³²Yusuf Sofie, *Kapita Selekta Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Jakarta : Ghalia Indonesia, 2007, hlm. 380-381

- a. Korporasi tidak seyogyanya menempatkan kesalahan semata-mata kepada individu dengan menghindari pertanggung jawaban.
- b. Pencegahan yang efektif diperlukan melalui penerapan sanksi yang ditujukan kepada korporasi secara keseluruhan
- c. Pertanggungjawaban korporasi terdahulu mungkin berguna dalam bentuk-bentuk penghukuman individual yang lebih keras.
- d. Reformasi atau rehabilitasi korporasi secara tepat mensyaratkan pertanggung jawaban kolektif (*collective responsibility*).
- e. Korporasi-korporasi asing (*foreign corporations*) di suatu Negara yang pejabat-pejabat (*officers* atau pegawai-pegawai/ karyawan-karyawannya (*employees*) melakukan tindak pidana diluar yurisdiksi Negara tersebut, seyogianya tetap dapat dijatuhi pidana.
- f. Masyarakat berhak mengetahui aktivitas bisnis pelaku usaha yang terkait dengan aktivitas pelanggaran hukum melalui cara terbaik, yaitu penuntun korporasi tersebut
- g. Penggantian keuntungan yang diperoleh dari korporasi dari suatu tindak pidana dipulihkan melalui penerapan pidana denda (*corporate fines*) kepada korporasi sebagai suatu metode yang tegas untuk memenuhi pemulihan kerugian yang pantas (*justrecompment*).

c. Teori Pertanggungjawaban Pidana (*Applied Theory*)

Seseorang yang bertanggungjawab secara hukum atas perbuatan tertentu bahwa dia dapat dikenakan suatu sanksi dalam kasus perbuatannya bertentangan

dan atau berlawanan hukum. Sanksi dikenakan *atas perbuatan*, karena perbuatannya sendiri yang membuat orang tersebut bertanggungjawab. Subyek *responsibility* dan subyek kewajiban hukum adalah sama. Dalam teori tradisional, ada dua jenis tanggung jawab: pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan (*basedonfault*) dan pertanggungjawab mutlak (*absolut responsibility*).³³

Berkaitan dengan pertanggungjawaban hukum dari suatu perjanjian, dapat dilihat dari dua perspektif, menurut Rosa Agustina, bentuk pertanggungjawaban atas suatu perjanjian yang dibuat dan disepakati disebut wanprestasi dan pihak yang dirugikan dapat mengajukan gugatan wanprestasi. Disisi lain Rosa Agustina juga menjelaskan bahwa bentuk pertanggungjawaban dalam hukum perdata dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu pertama, pertanggungjawaban kontraktual dan kedua, pertanggungjawaban perbuatan melawan hukum. Perbedaan antara tanggung jawab kontraktual dengan tanggung jawab perbuatan melawan hukum adalah apakah dalam hubungan hukum tersebut terdapat perjanjian atau tidak. Apabila terdapat perjanjian tanggung jawabnya adalah tanggung jawab kontraktual. Sementara apabila tidak ada perjanjian namun terdapat satu pihak merugikan pihak lain, pihak yang dirugikan dapat menggugat pihak yang merugikan bertanggung jawab dengan dasar perbuatan melawan hukum.³⁴

Dalam Pidana, setiap orang yang melakukan tindak pidana tidak dengan sendirinya harus dipidana. Untuk dapat dipidana harus ada pertanggungjawaban pidana. Pertanggungjawaban pidana lahir dengan diteruskannya celaan

³³Jimmly Asshiddiqie, dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen tentang Hukum*, Jakarta: Konstitusi Press, 2006. hlm 61

³⁴Rosa Agustina, dan Hans Nieuwenhuis, *Hukum Perikatan*, Denpasar: Pustaka Larasan, 2013. hlm. 4

(*vewijtbaarheid*) yang objektif terhadap perbuatan yang dinyatakan sebagai tindak pidana berdasarkan hukum pidana yang berlaku dan secara subjektif kepada pemuatan tindak pidana yang memenuhi persyaratan untuk dapat dikenai pidana karena perbuatannya.

Dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dapat dipidanya pembuat tindak pidana adalah asas kesalahan. Ini berarti bahwa pembuat tindak pidana tidak hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana tersebut. Kapan seseorang dikatakan mempunyai kesalahan merupakan hal yang menyangkut masalah pertanggungjawaban pidana. Seseorang mempunyai kesalahan bilamana pada waktu melakukan tindak pidana, dilihat dari segi kemasyarakatan ia dapat dicela oleh karena perbuatannya³⁵.

Perbuatan pidana tidak hanya menunjuk kepada dilarang dan diancamnya perbuatan dengan suatu pidana. Apakah orang yang melakukan perbuatan kemudian juga dijatuhi pidana, sebagaimana telah diancamkan, ini tergantung dari soal apakah dalam melakukan perbuatan ini seseorang mempunyai kesalahan. Sebab asas dalam pertanggungjawaban dalam hukum pidana ialah tidak dipidana jika tidak ada kesalahan (*geenstraf zonder schuld, actus non facit reum nisi mens sistrea*). Asas ini tidak tersebut dalam hukum tertulis tapi dalam hukum yang tidak tertulis yang juga di Indonesia berlaku. Hukum pidana fiskal tidak memakai kesalahan. Di sana kalau orang telah melanggar ketentuan, dia diberi pidana denda atau rampas³⁶.

³⁵ Moeljatno *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara, 1987 hlm.165.

³⁶*Ibid.*,

Sebagai unsur pokok dari suatu tindak pidana harus ada suatu akibat tertentu dari perbuatan si pelaku berupa kerugian atas kepentingan orang lain, menandakan keharusan ada hubungan sebab akibat (*causaalvervand*) antara perbuatan si pelaku dan kerugian kepentingan tertentu. Maka, diantara para sarjana hukum selalu ada pembahasan yang mendalam tentang sebab-akibat (kausalitas) pada umumnya, di bidang hukum pada khususnya, termasuk bidang hukum perdata dalam hal perbuatan melanggar hukum (*onrechmatigedaad*).³⁷

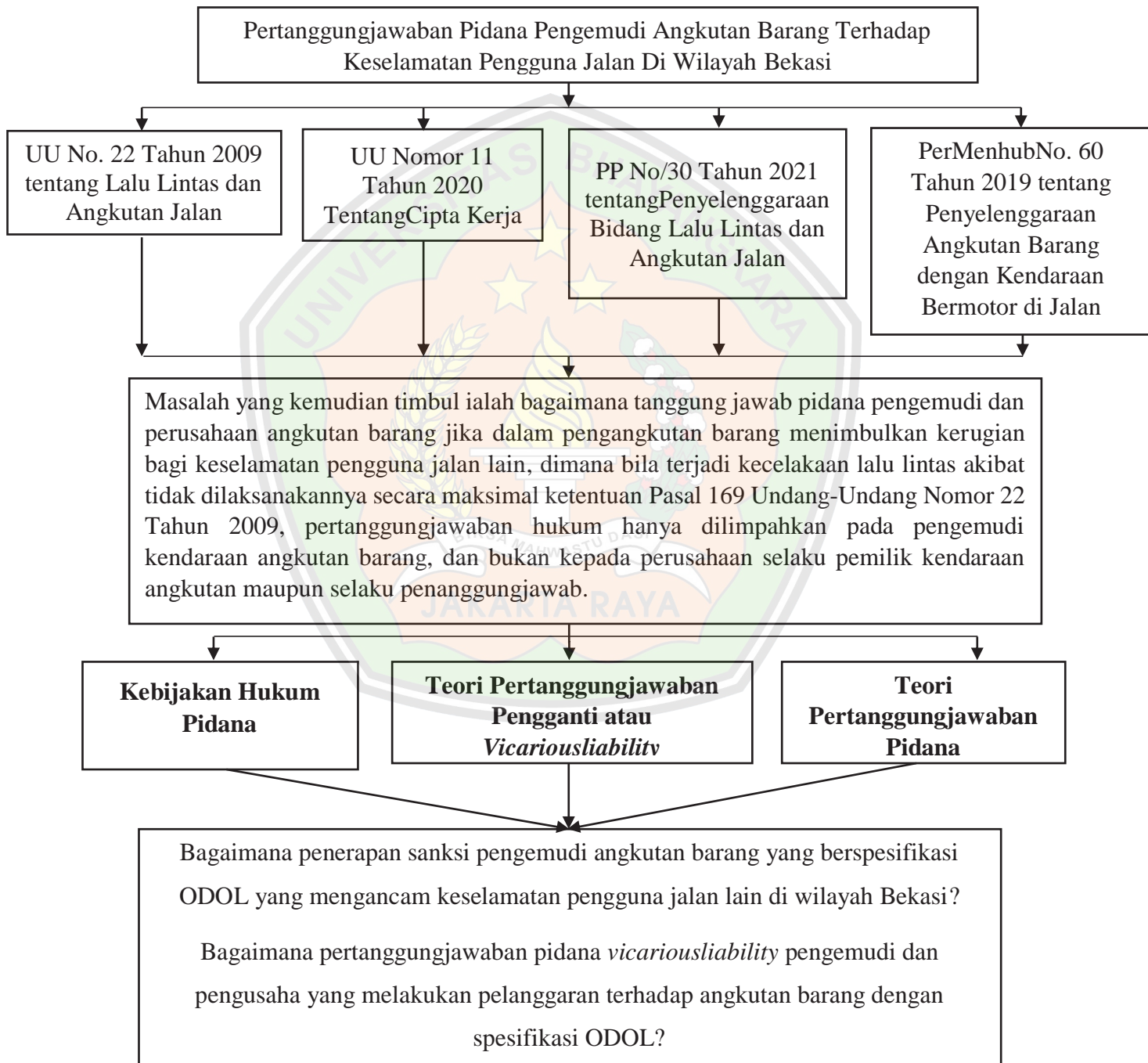
Suatu perbuatan yang telah memenuhi atau mencocoki unsur-unsur yang dirumuskan sebagai tindak pidana, belum cukup bagi hakim untuk menjatuhkan pidana kepada si pelakunya, kecuali si pelaku telah memenuhi syarat-syarat tertentu untuk disebut mempunyai kesalahan. Oleh karenanya, bilamana si pelaku dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukan terlebih dahulu harus dikoreksi keadaan jiwanya, apabila dirinya dapat disalahkan, maka dirinya harus mempertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan.³⁸

³⁷Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung: Eresco, 1989. hlm. 61

³⁸Moeljanto, *Op. Cit.*, hlm. 165-166

1.6.2. Kerangka Berpikir

Kerangka pemikiran dibuat sebagai fondasi dari pemikiran peneliti dalam menggambarkan alur berpikir terhadap, sebagaimana struktur/bagan dibawah ini.



1.7. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu bertujuan untuk menghindari anggapan kesamaan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan memuat hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya..

Berdasarkan hasil penelusuran peneliti, ada beberapa penelitian terdahulu yang erat kaitannya dengan judul peneliti saat ini, antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Tesis dengan judul Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Muatan Barang Di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Dairi, berisi tentang Perkembangan transportasi yang relatif sangat pesat dilakukan keluar melalui teknologi transportasi yang mempunyai ciri-ciri utamanya karakteristiknya yaitu bertambahnya kecepatan kendaraan dan perluasan angkutan kapasitas. Sehingga segala aktivitas masyarakat berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta tentang peraturan lalu lintas. Lalu lintas merupakan sarana yang vital, karena berhubungan langsung dengan angkutan. Tesis ini yaitu; Penegakan hukum pertama atas pelanggaran kargo di Yurisdiksi Kepolisian Resor Dairi. Kedua, adanya hambatan dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran muatan di wilayah hukum Polres Dairi. Ketiga, upaya untuk mengatasi kendala pengangkutan barang di wilayah hukum Polres Dairi. Penelitian ini tergolong dalam jenis penelitian sosiologi yaitu mengkaji fenomena hukum tertentu dengan menganalisisnya, kemudian mencari solusinya permasalahan yang timbul pada fenomena yang bersangkutan. Penelitian ini adalah dilakukan di Polres Dairi yaitu Satuan Lalu Lintas Polres Dairi dan Dinas Perhubungan Kabupaten Dairi. Sedangkan jumlah penduduk dan sampel adalah

semua pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti dalam penelitian ini. Sumber data yang digunakan adalah data primer, data sekunder dan data tersier, serta data Teknik pengumpulan dalam penelitian ini dengan cara observasi, wawancara, penyerahan daftar pertanyaan dan studi dokumen. Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Gugatan Terhadap Pembongkaran Barang Berlebihan di wilayah hukum Polres Dairi masih belum dilakukan berjalan baik karena proses hukumnya tidak sesuai dengan proses hukum yang berlaku aparat Polres Dairi. Faktor penghambat terjadinya tindak pidana pelanggaran muatan barang yaitu faktor internal dan eksternal saling berkaitan dalam mendukung terjadinya tindak pidana pelanggaran muatan barang-barang.

- b. Tesis oleh Debby Maide Putra dengan judul Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Yang Melebihi Daya Angkut Dan Dimensi Sebagai Upaya Penanggulangan Kecelakaan Lalulintas Dan Kerusakan Jalan, perbedaan terdapat dalam tesis ini menjelaskan Pasal 169 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mengatur mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi, dan kelas jalan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan Yuridis Normatif yang didukung pendekatan Yuridis Empiris. Penegakan hukum terhadap kendaraan yang melebihi dayaangkut dan melebihi dimensi oleh Direktorat Lalu lintas Polda Sumbar berdasarkan teori efektivitas penegakan hukum maka analisis penerapan peraturan perundang-undangan tentang pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang mengatur ketentuan muatan angkutan barang meliputi kesadaran hukum masyarakat dan budaya hukum. Terdapat 5 (lima) lokasi jembatan

timbang yang diteliti tentang penegakan hukum yang dilakukan terhadap kendaraan yang kelebihan muatan dan kelebihan dimensi yaitu: jembatan timbang Lubuk Selasih, Sungai Lansek, Tanjung Balit, Beringin Panti dan Air Haji. Menunjukkan penegakan hukum yang dilakukan dengan sanksi berupa peringatan, penilangan dan penindakan lainnya yakni penundaan perjalanan serta dilakukan penyesuaian muatan dan normalisasi kendaraan. Kendala Dalam Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Yang Melebihi Daya Angkut Dan Melebihi Dimensi Oleh Direktorat Lalulintas Polda Sumbar adalah belum penindakan yang tegas terhadap pemilik kendaraan yang memodifikasi kendaraannya dengan mengubah bentuk dan ukuran bak atau kendaraannya penindakan hanya dilakukan terhadap sopir bukan pengusaha. Kurangnya koordinasi dan fungsi kontrol antara Kemenhub dengan pihak kepolisian didalam melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang di modifikasi.

- c. Tesis Muhammad Fatihul Hanif dengan judul Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Angkutan Barang *Over Dimension Over Loading* di Kota Samarinda, dalam latar belakangnya dijelaskan bahwa Sebagaimana dimaksud pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kendaraan bermotor angkutan barang *Over Dimension Over Load (ODOL)* merupakan pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pengemudi dengan kendaraan angkutan barang yang kelebihan muatan. Seperti halnya di Kota Samarinda masih di temui pelanggaran demikian. Fakta hukum tersebut menjadi suatu hal yang menurut penulis perlu untuk dikaji terkait dengan penegakan hukum di Kota Samarinda serta peran negara dalam memberikan kepastian

hukum bagi kasus tersebut. Diketahui juga bahwa penelitian ini dilakukan dengan penelitian normatif. Hasil dari penelitian ini menemukan adanya beberapa peraturan yang mengatur terkait pelanggaran ODOL yaitu UU 22/2009, PermenHub No PM 60/2019, Perda Kota Samarinda 4/2009. Namun faktanya Perda Kota Samarinda 4/2009 belum menjadi dasar dalam penegakan hukum angkutan barang Over Dimension Over Load di Kota Samarinda. Persamaan penelitian ini adalah sama-sama membahas mengenai masalah penegakan hukum Over Dimension Over Load. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah objek penelitian terdapat di Samarinda, sedangkan penelitian dalam tesis ini dilakukan di wilayah Bekasi.

1.8. Metode penelitian.

Metode Menurut Soerjono Soekanto penelitian hukum merupakan kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala umum hukum tertentu dengan jalan menganalisisnya. Di samping itu juga diadakan pemeriksaan mendalam terhadap fakta-fakta hukum tersebut kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan.³⁹

Metode penelitian merupakan ilmu yang menyajikan bagaimana cara atau prosedur maupun langkah-langkah yang harus diambil dalam suatu penelitian secara sistematis dan logis sehingga dapat dipertanggung-jawabkan kebenarannya. Dalam suatu penelitian metode merupakan salah satu faktor untuk membahas suatu permasalahan, dimana metode penelitian merupakan cara utama yang bertujuan

³⁹ Ali, Zaenudin. *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2010. hlm. 18.

untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.8.1. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini pendekatan yang digunakan adalah pendekatan hukum normatif dengan bentuk kualitatif. penelitian hukum yuridis normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan secara meneliti bahan Pustaka atau data sekunder saja.⁴⁰

1.8.2. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh dari kepustakaan dan dapat mendukung data primer yang diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, tersier, dan non hukum.

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas. Bahan hukum primer ini terdiri dari perundang-undangan, peraturan-peraturan pemerintah dan catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.

Penelitian ini menggunakan bahan hukum primer sebagai berikut :

1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁰Emzir. *Metodologi Penelitian Kualitatif : Analisis Data*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014. hlm. 2

4. Peraturan Pemerintah RI Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
5. Peraturan Pemerintah RI Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
6. Peraturan Pemerintah RI Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan
7. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
8. Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder diartikan sebagai bahan hukum yang tidak mengikat, tetapi menjelaskan mengenai bahan hukum primer yang merupakan hasil olahan pendapat atau pikiran para pakar atau ahli yang mempelajari suatu bidang tertentu secara khusus yang akan memberikan petunjuk ke mana akan mengarah.

Bahan hukum sekunder dalam penelitian ini terdiri dari buku-buku ilmiah yang berkaitan, hasil penelitian yang berkaitan dan jurnal serta literatur yang berkaitan.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan memberikan pemahaman dan pengertian atas bahan-bahan hukum lainnya. Bahan hukum tersier yang dipergunakan oleh penulis adalah Kamus Hukum dan Ensiklopedia Hukum.

1.8.3. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Dalam penelitian ini pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*), yaitu studi yang dilakukan dengan cara mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan serta dokumen-dokumen lainnya yang terkait dengan penyusunan tesis ini, khususnya tentang pengangkutan dan angkutan darat. Dalam hal ini yang dimaksud dengan studi kepustakaan dalam penelitian ini adalah mempelajari dan menganalisa secara sistematis bahan-bahan hukum tersebut di atas yang terkait dengan transportasi angkutan barang.

Studi dokumen atau pustaka dalam penelitian hukum bertujuan untuk menemukan bahan-bahan hukum baik yang bersifat primer maupun sekunder. Bahan-bahan hukum inilah, baik yang primer maupun sekunder yang dijadikan patokan atau norma dalam meniali fakta-fakta hukum yang akan dipecahkan sebagai masalah hukum.

1.8.4. Metode Analisis Bahan Hukum

Teknik analisis yuridis kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penafsiran, yaitu Teknik analisa bahan hukum digunakan dengan dua cara, yaitu melakukan interpretasi hukum dan konstruksi hukum. Interpretasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah penafsiran sistematis yang berarti menghubungkan satu ketentuan dengan ketentuan lain.⁴¹ Penafsiran yang dilakukan dengan :

- a. Penafsiran Gramatikal

⁴¹ Program Magister Kenotariatan Universitas Jayabaya, *Pedoman Penulisan Tesis Magister Kenotariatan Universitas Jayabaya*, Jakarta, 2022, hlm. 11

Sebagian menyebutnya sebagai penafsiran penafsiran berdasarkan tata bahasa atau ilmu bahasa (*degramatika leoftaal kundige interpretatie*). Penafsir berusaha menemukan arti suatu kata, istilah, frasa, atau kalimat hukum dengan cara menghubungkan teks itu pada penggunaan tata bahasa atau pemakaian sehari-hari.

b. Penafsiran Historis

Penafsiran ini didasarkan pada sejarah terbentuknya suatu rumusan hukum atau perundang-undangan (*wethistorie interpretatie*). Penafsir melihat suasana bagaimana dulu suatu perundang-undangan terbentuk, termasuk menyelidiki sistem hukum dan politik hukum yang melatarbelakangi lahirnya suatu perundang-undangan.

c. Penafsiran Sistematis

Penelitian terhadap sistematik hukum dapat dilakukan pada perundang-undangan tertentu ataupun hukum tercatat. Tujuannya adalah untuk mengadakan identifikasi terhadap pengertian-pengertian, pokok/dasar dalam hukum, yakni masyarakat hukum, subyek hukum, hak dan kewajiban, peristiwa hukum, hubungan hukum dan obyek hukum.

d. Penafsiran Teleologis

Penafsiran teleologis sering digabung dengan penafsiran sosiologis. Ini terjadi jika makna suatu undang-undang ditetapkan berdasarkan tujuan kemasyarakatan. Interpretasi teleologis dapat dimaknai suatu teks hukum masih berlaku tetapi sudah usang, tidak sesuai lagi untuk diterapkan ke dalam peristiwa dan kebutuhan masa kini.

Teknik konstruksi hukum yang digunakan adalah konstruksi analogi yang berarti memberikan tafsiran pada suatu peraturan hukum dengan memberikan analog pada kata-kata tersebut sesuai dengan asas hukumnya, sehingga suatu peristiwa yang sebenarnya tidak dapat dimasukan, lalu dianggap sesuai dengan bunyi peraturan tersebut.⁴²



⁴² *Ibid.*, hlm. 11-12