

# MENYELERASKAN PENGATURAN PENANGANAN KECELAKAAN LALU LINTAS ANTARA POLRI DAN KNKT

*Nurhasan Ismail<sup>1</sup>*

## A. Pendahuluan

Penyusunan suatu peraturan pemerintah merupakan upaya untuk menjabarkan ketentuan Undang-undang ke dalam ketentuan yang lebih operasional sehingga dapat menjadi pedoman berperilaku baik bagi masyarakat maupun bagi instansi atau lembaga pelaksana dan penegak hukum. Keharusan menyusun peraturan pemerintah dapat dilakukan karena adanya perintah yang eksplisit dalam Undang-undang yang menjadi dasarnya. Atau meskipun tidak terdapat perintah yang eksplisit namun ada kebutuhan untuk menjabarkan ketentuan Undang-undang ke dalam peraturan pemerintah dengan pertimbangan: (1) tanpa adanya penjabaran ke dalam peraturan pemerintah atau peraturan pelaksanaan lainnya, ketentuan Undang-undang tidak dapat dilaksanakan dengan benar dan efektif; (2) penjabaran itu harus sejalan atau tidak bertentangan dengan semangat atau ketentuan yang terdapat dalam Undang-undang yang menjadi dasarnya.

Oleh karenanya, penyusunan suatu peraturan pemerintah atau peraturan pelaksanaan lainnya di samping harus mempunyai "*legitimasi*", juga harus dapat menjadi instrumen yang efektif bagi pencapaian tujuan yang ditetapkan. Untuk menjamin adanya legitimasi dan berfungsi secara efektif, suatu pemerintah pemerintah baik yang pembentukannya diperintahkan secara eksplisit maupun yang disusun berdasarkan kebutuhan adanya penjabaran ketentuan yang lebih kongkret, di antaranya berdasarkan ilmu hukum perundang-undangan harus memenuhi syarat, yaitu:

1. Substansinya Harus Konsisten Dengan Undang-Undang yang Menjadi Dasar.

Setiap substansi peraturan pemerintah atau peraturan pelaksanaan lain harus memenuhi persyaratan *konsistensi vertikal* agar mempunyai daya

mengikat atau berlaku yang sah atau *legitimate*. Hal ini sesuai dengan asas hukum *Lex Superior Drogat Ius Inferior*, yaitu hukum yang lebih tinggi menghapus hukum yang lebih rendah jika substansinya mengandung pertentangan. Asas hukum yang dianut juga dalam UU Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia ini memberi arahan:

- a. Agar peraturan pemerintah yang berkedudukan sebagai hukum yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan Undang-undang sebagai hukum yang lebih tinggi yang menjadi dasarnya; dan
- b. Agar masyarakat atau lembaga pemerintah tidak mematuhi peraturan pemerintah yang substansinya bertentangan dengan Undang-undang yang dijadikan dasar penyusunan karena peraturan pemerintah tersebut tidak mempunyai daya mengikat/memaksa.

Jika suatu peraturan pemerintah disusun dengan mendasarkan pada satu atau beberapa Undang-undang, maka substansi ketentuan peraturan pemerintah tersebut harus sesuai dengan ketentuan atau semangat dari Undang-undang atau beberapa Undang-undang yang menjadi dasar penyusunan. Dalam hal substansi peraturan pemerintah mengandung pertentangan dengan salah satu ketentuan Undang-undang yang menjadi dasarnya, maka peraturan pemerintah tersebut tidak mempunyai kekuatan mengikat terhadap warga masyarakat atau lembaga pemerintah yang kewenangannya terkait dengan pelaksanaan Undang-undang yang substansinya bertentangan dengan peraturan pemerintah.

Dengan kata lain, warga masyarakat dan lembaga pemerintah terkait harus mengabaikan ketentuan peraturan pemerintah yang bertentangan dengan ketentuan Undang-undang. Dengan mendasarkan pada arahan asas hukum tersebut di atas, warga masyarakat dan lembaga pemerintah tidak wajib mematuhi ketentuan peraturan pemerintah yang dimaksud.

## 2. Substansinya Harus Konsisten Dengan Peraturan Pelaksanaan Lain dari Undang-Undang

Setiap peraturan pemerintah yang disusun sebagai peraturan pelaksanaan suatu Undang-undang atau beberapa Undang-undang harus mengandung *konsistensi horizontal* dengan peraturan pemerintah yang dan/atau

peraturan pelaksanaan lain yang *secara atributif dan eksplisit* mendapatkan perintah langsung dari Undang-undang. Hal ini sesuai dengan asas hukum *Saling Menghormati Bagian-Bagian Dari Sistem Hukum*. Artinya di antara peraturan pelaksanaan Undang-undang yang sederajat yang menjadi bagian dari satu sistem hukum tidak boleh menafikan atau meniadakan antara satu dengan lainnya karena akan mengakibatkan terjadi saling melemahkan fungsi masing-masing peraturan pelaksanaan.

Dengan demikian, asas hukum tersebut memberi arahan bagi penyusunan peraturan pelaksanaan terutama antar-peraturan pemerintah atau peraturan pemerintah dengan peraturan pelaksanaan lain yang mendapatkan atributif langsung dari Undang-undang dengan substansi yang sama untuk:

- a. Membangun substansi peraturan pemerintah atau peraturan pelaksanaan lain yang saling memberikan dukungan antara satu dengan lainnya dengan menghormati aspek-aspek dan kewenangan kelembagaan yang sudah diatur dalam peraturan pelaksanaan lain. Atau dengan kalimat lain, suatu peraturan pemerintah tidak boleh menafikan ketentuan yang sama yang sudah diatur dalam peraturan pelaksanaan lain karena penafian akan saling melemahkan peraturan pelaksanaan dan menyebabkan tidak adanya kepastian hukum bagi masyarakat; dan
- b. Mencegah terjadinya konflik kewenangan antar lembaga pemerintah dengan cara menghormati kewenangan penanganan suatu persoalan yang sudah diserahkan kepada lembaga pemerintah yang lain oleh peraturan pelaksanaan yang lain.

Dengan prinsip Saling Menghormati, masing-masing peraturan pelaksanaan akan saling berkontribusi dan saling memperkuat antara satu dengan lainnya.

### 3. Substansinya Harus Mengandung Konsistensi Internal

Suatu peraturan pemerintah atau peraturan pelaksanaan lain harus mengandung substansi ketentuan yang konsisten antara bagian atau norma yang satu dengan lainnya. Suatu peraturan pemerintah sebagai bagian dari satu Undang-Undang atau beberapa Undang-Undang disusun dalam rangka untuk lebih mengefektifkan upaya pencapaian tujuan yang ditetapkan. Oleh karenanya, penyusunannya harus diarahkan agar : (a)

norma-normanya harus konsisten antara satu dengan lainnya. Di dalamnya tidak boleh terdapat ketentuan yang satu bertentangan dengan ketentuan lain dalam peraturan pemerintah atau peraturan pelaksanaan tersebut; (b) norma-norma yang ada di dalamnya harus disusun untuk memberikan dukungan terhadap upaya pencapaian tujuan Undang-Undang yang menjadi dasarnya.

Jika norma-normanya bertentangan antara yang satu dengan lainnya, maka akan menyebabkan tidak adanya kepastian hukum. Begitu juga, jika norma-normanya tidak mengandung arahan dan semangat untuk mewujudkan tujuan yang ditetapkan, maka peraturan pemerintah yang dibentuk tidak akan dapat berfungsi sebagai instrumen yang efektif bagi pencapaian tujuan.

## **B. Pandangan Dan Rekomendasi Atas RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi.**

Dengan mendasarkan pada persyaratan penyusunan peraturan pelaksanaan Undang-undang atau beberapa Undang-undang sebagai diutarakan di atas, Polri cq. Korlantas mengemukakan pandangan terhadap RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagai berikut:

1. Pada prinsipnya *tidak menyetujui dimaksukannya* investigasi kecelakaan kendaraan bermotor umum sebagai materi muatan RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Pandangan demikian dimaksudkan agar RPP tersebut nantinya tidak dihadapkan pada permasalahan yuridis dan kelembagaan. Secara yuridis, pemasukan investigasi kecelakaan kendaraan bermotor umum sebagai materi muatan RPP akan menyebabkan:

- a. Terjadinya inkonsistensi vertikal dengan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Ketentuan Pasal 6 huruf d, Pasal 10, Pasal 11, dan Pasal 50 huruf f RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi jelas-jelas mengandung pertentangan dan melanggar beberapa pasal dalam UU LLAJ. Pasal-pasal RPP tersebut berbunyi:

- 1) Pasal 6 huruf d: *Kecelakaan transportasi terdiri atas: kecelakaan kereta api; kecelakaan kapal; kecelakaan pesawat*

*udara; dan kecelakaan kendaraan bermotor umum.*

- 2) Pasal 10: *Kecelakaan kendaraan bermotor umum terdiri atas:*
  - a) *Tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antar kendaraan bermotor umum dengan kereta api atau antara kendaraan umum dengan fasilitas atau dengan benda-benda lainnya;*
  - b) *Terguling;*
  - c) *Jatuh ke jurang atau sungai; dan*
  - d) *Terbakar.*
- 3) Pasal 11:
  - a) *Setiap kecelakaan kereta api, kapal, pesawat udara dan kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dilakukan investigasi oleh Pemerintah yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi.*
  - b) *"Dalam hal kecelakaan kendaraan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) investigasinya dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan".*
- 4) Pasal 50 huruf f: *Komite Nasional Keselamatan Transportasi terdiri atas: Ketua; Wakil Ketua; Staf ahli; Sub Komite Investigasi Kecelakaan Transportasi Udara; Sub Komite Investigasi Kecelakaan Transportasi Laut; Sub Komite Investigasi Kecelakaan Transportasi Jalan; Sub Komite Investigasi Kecelakaan Transportasi Kereta Api; Investigator, .....dst*

Pasal-Pasal RPP tersebut memberikan kewenangan investigasi kecelakaan kendaraan bermotor umum kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Ketentuan demikian jelas *bertentangan dan melanggar* ketentuan Pasal

227 dan Pasal 228 jo. Pasal 232, Pasal 233, dan Pasal 238 UU LLAJ. Pasal-pasal UU LLAJ ini pada dasarnya menentukan penanganan kecelakaan lalu lintas yang meliputi beberapa kelompok kegiatan diserahkan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).

Beberapa kelompok kegiatan yang diserahkan sebagai ruang lingkup kewenangan Polri ditentukan dalam Pasal 227 UU LLAJ:

*"Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia wajib melakukan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dengan cara:*

- a) Mendatangi tempat kejadian dengan segera;*
- b) Menolong korban;*
- c) Melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;*
- d) Mengolah tempat kejadian perkara;*
- e) Mengatur kelancaran arus Lalu Lintas;*
- f) Mengamankan barang bukti; dan*
- g) Melakukan penyidikan perkara".*

Dari ketujuh kegiatan penanganan kecelakaan lalu lintas di atas dapat dibedakan ke dalam 3 (tiga) kelompok, yaitu:

- a) Kegiatan yang berkaitan dengan aspek kemanusiaan dan kelancaran lalu lintas.

Kelompok kegiatan ini menyangkut *kesegeraan* petugas kepolisian untuk mendatangi tempat kejadian kecelakaan untuk memberikan pertolongan terhadap korban dan membawanya ke rumah sakit terdekat untuk memperoleh pertolongan pertama lanjutan. Di samping itu, kesegeraan mendatangi tempat kejadian kecelakaan dimaksudkan untuk segera melakukan pengaturan arus lalu lintas agar tercipta keamanan,

keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Untuk mendukung semangat kesegeraan, Polri sudah mengembangkan dan melaksanakan program *Quick Response* termasuk di dalamnya dalam penanganan dan mendatangi tempat kejadian kecelakaan lalu lintas. Dalam pelaksanaan program *Quick Response*, Polri membutuhkan dukungan dari semua pihak. Untuk itulah Pasal 231 dan Pasal 232 UU LLAJ mewajibkan kepada: *Pertama*, pengemudi yang terlibat kecelakaan harus menghentikan kendaraan yang dikemudikan untuk memberikan pertolongan kepada korban dan segera melaporkan kepada petugas Polri. Namun jika penghentian kendaraan tidak memungkinkan karena faktor keamanan terhadap dirinya, maka harus segera melaporkan kepada petugas Polri terdekat; *Kedua*, setiap orang yang mendengar, mengetahui/atau, melihat terjadinya kecelakaan lalu lintas harus segera memberikan pertolongan dan melaporkan kepada petugas Polri; *Ketiga*, rumah sakit untuk memberikan prioritas pertolongan pertama kepada korban kecelakaan lalu lintas.

- b) Kegiatan yang berkaitan dengan pengumpulan fakta/data dan identifikasi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kegiatan ini merupakan bagian dari kewenangan Polri untuk melakukan tindakan pertama di tempat dan mengolah tempat kejadian. Tujuannya sebagaimana ditentukan Pasal 233 adalah pengumpulan dan pencatatan data tentang: (a) jumlah dan identitas korban kecelakaan lalu lintas; (b) identitas kendaraan bermotor baik perseorangan maupun umum serta identitas pengemudi dan pemilik kendaraan bermotor; (c) kondisi lingkungan, jalan, dan rambu yang ada di sekitar tempat kejadian; (d) faktor penyebab terjadinya kecelakaan baik dari kendaraan bermotor

dan/atau manusia pengemudi maupun dari lingkungan alam atau kondisi jalan atau ketiadaan rambu. Dalam konteks identifikasi faktor penyebab terjadinya kecelakaan, tidak tertutup kemungkinan bagi Polri untuk mengikutsertakan instansi yang berkompetensi di bidang teknologi kendaraan dan/atau jalan; dan (e) melakukan simulasi dan rekonstruksi proses terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Terhadap kelima kelompok data di atas akan dilakukan analisis dan hasilnya mempunyai fungsi yang penting bagi institusi Polri dan bagi Pembina LLAJ yang lain. Bagi Polri sebagai instansi yang diberi kewenangan penanganan kecelakaan lalu lintas, data dan hasil analisisnya, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 233 ayat (2) UU LLAJ, mempunyai fungsi sebagai *Data Forensik Kepolisian* yang akan berguna bagi proses penyelidikan dan penyidikan terjadinya pelanggaran lalu lintas atau tindak pidana dengan menggunakan kendaraan bermotor atau kendaraan bermotor sebagai hasil tindak pidana. Bagi Polri dan Pembina LLAJ, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 233 ayat (4) dan Pasal 226 ayat (2) UU LLAJ data dan hasil analisisnya akan berfungsi sebagai dasar pengembangan kebijakan jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang di bidang pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengembangan kebijakan pencegahan kecelakaan lalu lintas tersebut menurut Pasal 226 ayat (3) UU LLAJ harus dikoordinasikan oleh Polri melalui Forum LLAJ.

c) Kegiatan yang berkaitan dengan penegakan hukum.

Penegakan hukum berkaitan dengan penyelidikan dan penyidikan terhadap terjadinya pelanggaran lalu lintas sebagai awal terjadinya kecelakaan lalu lintas dan adanya korban meninggal dunia serta pengamanan terhadap barang bukti baik berupa kendaraan bermotor maupun hasil visum dokter. Penegakan hukum dilakukan dengan memanfaatkan data dan hasil



analisisnya sebagai dasar untuk menentukan adanya pelanggaran.

Dari ketiga kelompok kegiatan tersebut dapat dikemukakan bahwa kewenangan yang diberikan oleh UU LLAJ kepada Polri untuk menangani kecelakaan lalu lintas sudah sedemikian komprehensif. Kewenangan Polri tidak hanya berkaitan dengan penegakan hukum, namun juga pemberian pertolongan kepada korban dan pengaturan arus lalu lintas serta pengumpulan, pencatatan, dan analisis data sebagai dasar pengembangan kebijakan pencegahan kecelakaan lalu lintas jangka pendek, menengah, dan panjang.

Dengan demikian, penanganan kecelakaan lalu lintas oleh Polri sudah mencakup semua aspek. Oleh karenanya pelaksanaannya tidak memerlukan adanya campur tangan dari lembaga atau instansi lain, kecuali Polri memerlukan terutama berkenaan dengan aspek teknis dan kelaikan kendaraan bermotor. Keterlibatan lembaga atau instansi lain tersebut harus tetap di bawah koordinasi Polri, termasuk dalam pemanfaatan data dan hasil analisisnya bagi pengembangan kebijakan pencegahan lalu lintas.

Jika investigasi kecelakaan kendaraan bermotor umum dipaksakan dimasukkan sebagai materi muatan RPP Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas, maka RPP secara substantif menimbulkan pelanggaran terhadap amanah UU LLAJ. Konsekuensi yuridis lanjutannya, RPP tersebut nantinya tidak akan mempunyai kekuatan mengikat khususnya kegiatan investigasi kecelakaan lalu lintas oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Tidak adanya kekuatan mengikat tersebut sesuai dengan asas hukum yang dianut di Indonesia yaitu *Lex Superior Drogat Ius Inferior*. Berdasarkan asas hukum ini, UU LLAJ sebagai hukum yang lebih tinggi menghapus berlakunya RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagai hukum yang lebih rendah khususnya berkaitan dengan materi muatan investigasi kecelakaan kendaraan bermotor umum. Artinya ketentuan

RPP yang mengatur investigasi kecelakaan lalu lintas wajib diabaikan karena tidak mempunyai kekuatan mengikat.

- b. Terjadinya inkonsistensi horizontal dengan peraturan perundang-undangan yang secara atributif diberi kewenangan mengatur penanganan kecelakaan lalu lintas.

Dengan memasukkan investigasi kecelakaan lalu lintas sebagai materi muatan RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi akan dihadapkan pada terjadinya inkonsistensi atau tumpang tindih pengaturan materi yang sama dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara RI (PERKAP) tentang Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas yang sekarang sudah berada dalam tahap penandatanganan oleh Kapolri. PERKAP tersebut sudah mengandung penjabaran 3 (tiga) kelompok kegiatan penanganan kecelakaan lalu lintas seperti yang diuraikan di atas.

Pengaturan penanganan kecelakaan lalu lintas diperintahkan dalam PERKAP. Dilihat dari wadah pengaturannya memang hanya setingkat Peraturan Menteri atau Kepala Badan, namun secara substantif PERKAP Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas setingkat dengan peraturan pemerintah. Hal ini berkaitan dengan kedudukan dan fungsi PERKAP sebagai peraturan yang mendapatkan kewenangan atributif dan perintah langsung dari UU LLAJ. PERKAP Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas merupakan jabaran langsung dari UU LLAJ dan bukan dari suatu peraturan pemerintah ataupun dari peraturan Presiden.

Oleh karenanya, jika RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi masih tetap memaksakan untuk memuat materi investigasi terhadap kecelakaan lalu lintas yang tidak diperintahkan oleh UU LLAJ sedangkan di lain pihak juga terdapat PERKAP Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas yang secara atributif diperintahkan UU LLAJ, maka akan terdapat tumpang tindih pengaturan dan kelembagaan yang diberi kewenangan. Di satu pihak terdapat Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang akan melakukan investigasi kecelakaan lalu lintas atas dasar RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi dengan substansi pengaturan tersendiri, yang dinilai dari UU LLAJ tidak *legitimate*. Namun di pihak lain

terdapat Petugas Polri yang juga melakukan penanganan kecelakaan lalu lintas dengan mekanisme tersendiri sesuai dengan PERKAP yang memang dijabarkan dari UU LLAJ.

Dengan demikian, akan terdapat dualisme substansi pengaturan dan sekaligus dapat dipastikan menimbulkan adanya dualisme kelembagaan yang menangani. Dualisme kelembagaan tidak akan dapat dihindari karena di satu pihak kepolisian sebagai bentuk ketaatannya pada UU LLAJ dan PERKAP akan melaksanakan penanganan kecelakaan yang dimulai dari tindakan kesegeraan untuk menolong korban serta pengumpulan dan pencatatan fakta/data untuk menemukan penyebab terjadinya kecelakaan sampai penegakan hukum dan pengembangan kebijakan pencegahan kecelakaan lalu lintas. Namun di saat yang bersamaan akan hadir juga pihak Komite Nasional Keselamatan Transportasi "memaksakan" melalui RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi melakukan kegiatan yang sama yaitu investigasi kecelakaan lalu lintas.

Dualisme kelembagaan yang menyebabkan terjadinya tumpang tindih kewenangan, secara sosiologis akan menciptakan konflik kepentingan antara dua lembaga yang berbeda kedudukan dan legitimasinya menurut UU LLAJ yang menjadi dasar perintah penanganan kecelakaan lalu lintas. Konflik kepentingan tidak mungkin dapat dihindari karena kepolisian dalam proses penanganan, di samping melakukan pertolongan terhadap korban juga melakukan tindakan identifikasi penyebab terjadinya kecelakaan sebagai bagian dari penyelidikan dan penyidikan terjadinya pelanggaran. Pada saat bersamaan, KNKT melakukan tindakan investigasi terhadap obyek yang sama yaitu mengidentifikasi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Bahkan Konflik kepentingan dapat mendorong ke arah tindakan saling melarang melakukan kegiatan dan penanganan barang bukti karena masing-masing merasa benar menurut peraturan perundang-undangan yang menjadi dasarnya. Terbuka juga dalam proses penanganan akan merasa saling terganggu oleh kehadiran yang lain. Akibat lanjutannya adalah: (a) tidak optimalnya penanganan

kecelakaan lalu lintas oleh petugas Polri yang oleh UU LLAJ diberi kewenangan yang sah terutama dalam pemberian pertolongan kepada korban, pengumpulan fakta dan data yang diperlukan bagi pengembangan kebijakan dan penegakan hukum; dan (b) konsentrasi petugas Polri akan terganggu yang akan berujung pada tidak maksimalnya penanganan kecelakaan lalu lintas.

## 2. Rekomendasi

Dalam rangka untuk mencegah terjadinya inkonsistensi RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi dengan UU LLAJ dan PERKAP yang secara atributif diperintahkan oleh UU LLAJ serta mencegah terjadinya tumpang tindih kewenangan dan konflik kepentingan antara Polri dengan Komite Nasional Keselamatan Transportasi, maka dikemukakan beberapa rekomendasi yaitu:

- a. RPP seharusnya disusun dengan mendasarkan pada UU Penerbangan, UU Pelayaran, dan UU Perkeretaapian yang secara eksplisit ataupun implisit memberikan amanah untuk dilakukan investigasi kecelakaan transportasi udara, laut, dan kereta api oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Dengan hanya mendasarkan pada ketiga UU tersebut, RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi nantinya mempunyai kedudukan yang *legitimate* dan penyusunannya segera dapat diselesaikan serta diberlakukan. Dengan demikian, kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai landasan hukum yang kuat dan *legitimate* dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi udara, laut, dan kereta api.
- b. RPP tidak memaksakan untuk memasukkan investigasi kecelakaan lalu lintas menjadi materi muatannya karena memang tidak terdapat perintah dalam UU LLAJ agar penanganan kecelakaan lalu lintas kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Untuk itu hendaknya beberapa pasal dalam RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi yang memuat investigasi kecelakaan lalu lintas dikeluarkan atau dihapus. Pasal-pasal yang dimaksud yaitu:
  - 1) Pasal 11 yang substansi ketentuannya mengandung

kerancuan karena di satu sisi memberikan kewenangan investigasi kecelakaan lalu lintas kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi, namun di sisi lain mekanisme investigasinya dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu UU LLAJ dan termasuk tentunya PERKAP Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.

Artinya, RPP ini secara implisit memberikan arahan agar Komite Nasional Keselamatan Transportasi diperkenankan menggunakan ketentuan mekanisme yang ada dalam UU LLAJ dan PERKAP. Dengan kata lain, secara implisit juga RPP memerintahkan agar PERKAP mengatur Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagai lembaga yang berwenang melakukan investigasi kecelakaan lalu lintas. Ketentuan demikian sangat manipulatif dan tidak dibenarkan oleh doktrin hukum bahwa hukum sebagai sistem yang harus saling mendukung dan memperkuat secara *legitimate*.

- 2) Pasal 6 huruf f yang memasukkan kecelakaan kendaraan bermotor umum sebagai salah satu jenis Kecelakaan Transportasi yang menjadi ruang lingkup materi muatan RPP;
- 3) Pasal 10 yang mengatur kriteria kecelakaan kendaraan bermotor umum;
- 4) Pasal 37 huruf e yang mengatur pengecualian penguasaan dan penyimpanan barang bukti oleh Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Artinya penguasaan dan penyimpanan barang bukti terkait kecelakaan lalu lintas dilakukan oleh petugas yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 11 ayat (2).

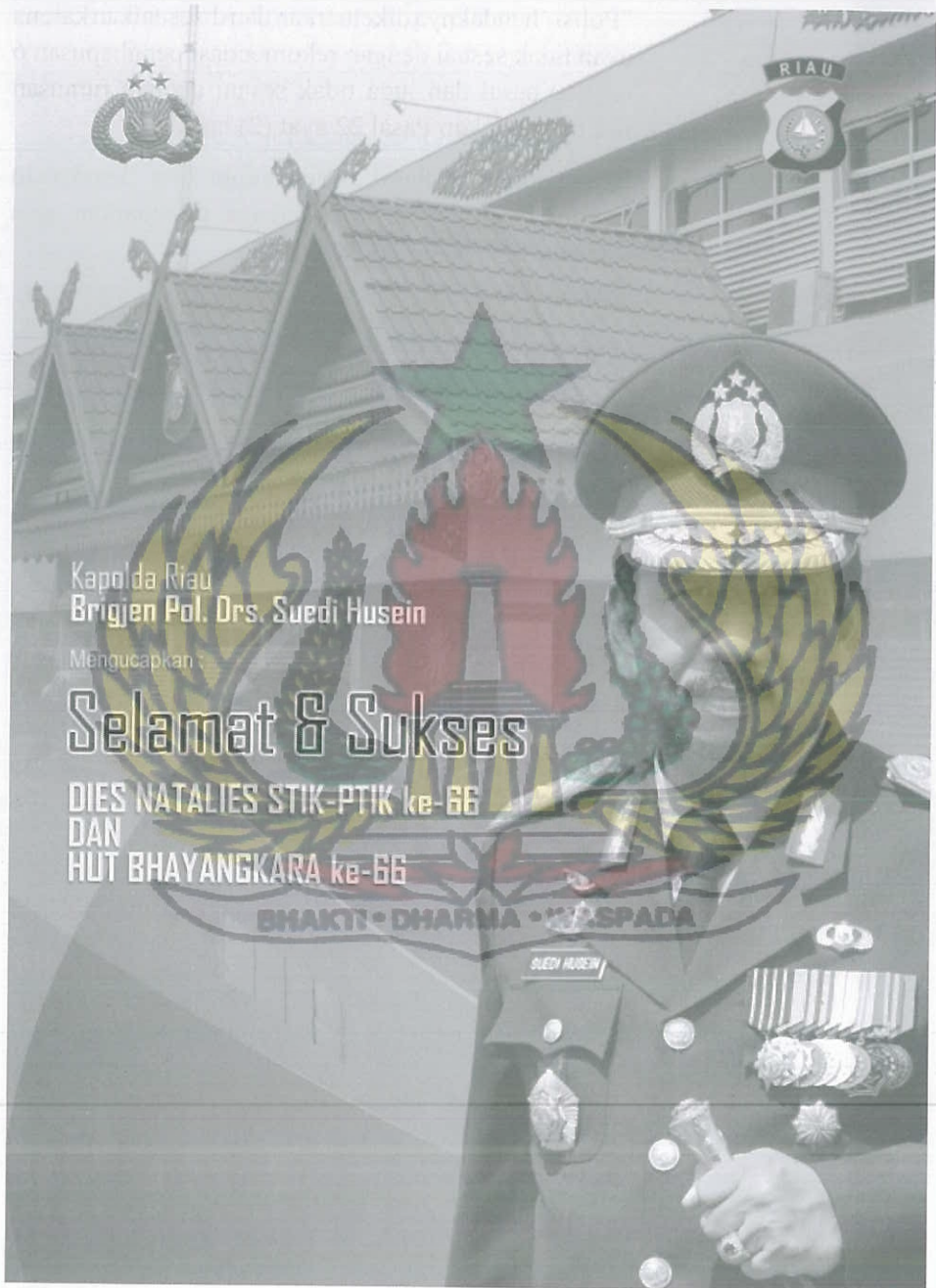
- 5) Pasal 47 yang mengatur pengecualian pengumpulan dan pengolahan keterangan, data, bukti dan temuan di lokasi ataupun di laboratorium oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Artinya pengumpulan dan pengolahan keterangan, data, bukti dan temuan i terkait kecelakaan lalu lintas dilakukan oleh petugas yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 11 ayat (2).
  - 6) Pasal 50 huruf f yang mengatur struktur organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang diantaranya terdapat "Sub Komite Investigasi Kecelakaan Transportasi Jalan.
- c. Sejalan dengan rekomendasi untuk mengeluarkan atau menghapus keenam pasal di atas dan untuk menjaga konsistensi internal RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi, maka beberapa bagian lain dari RPP terkait dengan 6 (enam) pasal harus dihapus atau dikeluarkan, yaitu :
- 1) Di bagian "Menimbang" dan "Mengingat" tidak dimasukkan UU No. 22 Tahun 2009 sebagai bagian dari pertimbangan dan dasar pembentukan RPP Investigasi Kecelakaan Transportasi;
  - 2) Pada Penjelasan Umum RPP, alenia ketiga tidak lagi dicantumkan UU No.22 Tahun 2009 sebagai dasar pertimbangan pembentukan RPP;
  - 3) Pada Penjelasan Pasal 22 ayat (2) huruf c terdapat penjelasan: *"Yang dimaksud dengan pejabat yang berwenang di bidang transportasi lalu lintas angkutan jalan antara lain Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Direktur Jenderal yang bertanggungjawab di bidang transportasi lalu lintas angkutan jalan, Polisi dan aparat kamanan setempat"*.

Kata "transportasi lalu lintas angkutan jalan" dan

”Polisi” hendaknya dikeluarkan dan disesuaikan karena akan tidak sesuai dengan rekomendasi penghapusan 6 (enam) pasal dan juga tidak sesuai dengan rumusan normanya dalam Pasal 22 ayat (2) huruf c.

- 4) Pada Penjelasan Pasal 26 tercantum kata ”kendaraan bermotor umum” dan hendaknya dikeluarkan atau dihapus.





Kapolda Riau  
Brigjen Pol. Drs. Suedi Husein

Mengucapkan :

**Selamat & Sukses**

DIES NATALIES STIK-PTIK ke-66  
DAN  
HUT BHAYANGKARA ke-66

BHAKTI • DHARMA • KESPADAN

SUEDI HUSEIN