

MODEL PENYELESAIAN PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS KORBAN MENINGGAL DUNIA DAN LUKA BERAT

Supriyadi¹, Dian Ekawaty Ismail² Erman I. Rahim³

^{1,2,3} Fakultas Hukum Universitas Negeri Gorontalo

supriyadi.sy992@gmail.com, dian.ekawaty23@gmail.com, erman@ung.ac.id

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis faktor penyebab Kecelakaan lalu lintas korban Meninggal Dunia Dan Luka Berat di Kabupaten Pohuwato dan upaya penyelesaian yang sesuai Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 serta model penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas korban meninggal dunia dan luka berat. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah normative. Dalam penelitian ini, digunakan beberapa pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus, dan pendekatan sosiologi hukum (*yuridis sosiologis*). Hasil penelitian (1) Upaya penyelesaian Perkara kecelakaan lalu lintas Korban Meninggal Dunia Dan Luka Berat sesuai Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi: Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c. (2) Model penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas korban meninggal dunia dan luka berat perdamaian menjadi alternatif penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas karena adanya kesadaran dari kedua pihak untuk menjalin hubungan baik antara keluarga pelaku maupun korban kecelakaan.

Kata Kunci: Resorative Justice, Kecelakaan Lalu Lintas, Korban, Meninggal Dunia, Luka Berat

PENDAHULUAN

Bangsa Indonesia saat ini, tidak hanya sedang melaksanakan pembangunan di bidang ekonomi, akan tetapi juga di bidang hukum. Sebagaimana cita-cita dan tujuan bangsa Indonesia, yang tercantum di dalam Alinea Keempat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Nuryanto, 2018). Bentuk penjabaran langsung tujuan negara dikongkritkan ke dalam pasal 1 ayat 3 pasal 1 ayat (3) yang menetapkan bahwa “Negara Indonesia adalah Negara Hukum”, Setelah amandemen, konsep negara hukum di Indonesia bukan lagi *rechtsstaat* atau *rule of law*, melainkan Negara Hukum dalam prinsip Indonesia (Entah, 2016).

Dengan demikian UUD 1945 adalah aturan hukum tertinggi yang keberadaannya dilandasi legitimasi kedaulatan rakyat dan negara hukum. Oleh karena itu UUD 1945 dipandang sebagai bentuk kesepakatan bersama (*generalagreement*) “seluruh rakyat Indonesia” yang memiliki kedaulatan. Hal itu sekaligus membawa konsekuensi bahwa UUD 1945 merupakan aturan tertinggi dalam kehidupan berbangsa dan bernegara yang mengatur bagaimana kedaulatan rakyat akan dilaksanakan. Inilah yang secara teoritis disebut dengan Supremasi Konstitusi sebagai salah satu prinsip utama tegaknya negara hukum yang demokratis (Usman, 2015), dimana tegaknya hukum dibangun melalui hukum dengan sistem yang ideal. Sistem nilai ideal yang dianut di Indonesia adalah sistem hukum yang memberi dan menjamin rasa keadilan hukum, perlindungan hukum baik kepada individu maupun masyarakat, serta kepastian hukum sebagai norma yang disepakati oleh masyarakat dalam bentuk hukum nasional (Tiranda et al., 2019).

Oleh karena itu, maka sejak adanya reformasi konstitusi sangat dirasakan adanya upaya penegakan hukum seperti: *Pertama*, terlihat adanya kecenderungan instansi penegak hukum untuk lebih responsif dan adanya kesediaan aparat penegak hukum untuk membangun kerjasama yang lebih kuat dengan aktor pendorong. *Kedua*, meski tidak terjadi pada semua kasus, namun secara umum dimana terdapat sekelompok aktor pendorong yang kuat maka akan ditemui proses hukum yang cenderung berjalan dengan lebih transparan dan relatif lebih cepat (Muhtar, 2019).

Seiring dengan berjalannya waktu, pembangunan dan merealisasikan hukum dalam kehidupan masyarakat sudah pasti akan dihadapkan pada berbagai tantangan, baik yang disebabkan oleh faktor internal maupun eksternal masyarakat itu sendiri. Padahal hukum akan menjadi baik apabila masyarakat

menerimanya dengan sukarela. Sebaliknya, hukum akan menjadi buruk apabila masyarakat tidak dapat menerimanya, karena tidak dapat menjaga kepentingan masyarakat. Dengan demikian hukum dan kepentingan masyarakat harus memiliki keseimbangan, dalam arti bahwa hukum diciptakan untuk melindungi kepentingan masyarakat (Yunus, 2015). Sementara itu, melihat realitas penegak hukum dewasa ini, diperhadapkan dengan kurangnya tingkat kesadaran hukum (Praja, 2011).

Salah satu hal yang menjadi perhatian dalam pembangunan hukum nasional adalah pembangunan hukum di bidang lalu lintas. Komponen lalu lintas yang kompleks tentu sangat identik dengan sarana transportasi yang secara langsung mempermudah hubungan antar masyarakat untuk mendapatkan sesuatu dari masyarakat lainnya, karena dapat memfasilitasi kebutuhan masyarakat untuk berpindah tempat dengan mudah, murah dan nyaman. Transportasi yang dapat berfungsi sebagai alat untuk berpindah tempat, juga berperan penting dan strategis untuk menetapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu transportasi juga diharapkan dapat berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat, sebab tujuan akhir pembangunan nasional adalah kesejahteraan sosial (lahir maupun batin) bagi seluruh rakyat Indonesia. Jika pembangunan ditujukan untuk seluruh rakyat (bangsa) Indonesia (Zulwisman, 2016).

Menempatkan hukum sebagai pondasi utama dalam menggerakkan sendi-sendi kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara adalah kewajiban Indonesia sebagai negara hukum. Oleh karena berdasar pada identitas negara hukum tersebut maka sangat tepat jika penyelenggara negaraberperan untuk menilai perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh masyarakat berdasarkan atas peraturan-peraturan hukum yang berlaku. Secara umum, dalam setiap negara yang menganut paham negara hukum, selalu berlakunya tiga prinsip dasar, yakni supremasi hukum (*supremacy of law*), kesetaraan di hadapan hukum (*equality before the law*), dan penegakan hukum dengan cara tidak bertentangan dengan hukum (*due process of law*) (Ridwan, 2019). Sehingga dengan demikian masyarakat akan terlindungi hak-haknya. Selain itu juga pemerintah dan segenap alat perlengkapan negara di pusat dan di daerah dalam melaksanakan tugas dan fungsinya harus berdasarkan atas hukum-hukum yang berlaku bukan berdasarkan atas kewenangan semata (Simajuntak, 2018).

Sebagaimana hal tersebut diilhami oleh Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tepatnya pada Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diselenggarakan dengan tujuan:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Terkait penegakan lalu lintas, Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) merupakan salah satu penegak hukum yang mempunyai tugas untuk menjaga keamanan dan mencegah tindak kejahatan serta pelanggaran hukum di dalam negeri. Dalam Pasal 4 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia menegaskan "Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib, dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat, serta terbinanya ketentraman masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia".

Kesalahan juga termasuk salah satu unsur terjadinya tindak pidana selain unsur perbuatan melawan hukum dan juga pertanggungjawaban pidana (Efendi, 2014), dengan demikian muara dari proses itu adalah alat negara untuk penegakan hukum yakni kepolisian. Polisi sebagai penegak hukum dituntut untuk berperan aktif dalam mengawasi perubahan perilaku masyarakat, baik perbuatan kejahatan maupun pelanggaran terhadap hukum.

Mengenai persoalan kelayakan kendaraan bermotor, Pasal 48 ayat (3) huruf (b) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mengamanatkan bahwa setiap kendaraan bermotor memiliki syarat layak jalan baik dalam segi emisi rem, kunci rem roda, suara klakson, batas muatan, kebisingan suara dan lain sebagainya.

Seringkali kecelakaan yang terjadi di jalan raya sebenarnya merupakan akibat dari kelalaian pemakai jalan itu sendiri dan kelalaian tersebut kerap kali merugikan pemakai jalan lain. Apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, maka kepolisian berusaha untuk menyelesaikan perkara tersebut secara adil melalui aturan hukum pidana yang berlaku. Sesuai dengan hukum acara pidana yang berlaku maka penyelesaian perkara lalu lintas harus dilimpahkan ke Pengadilan Negeri. Pelaku pelanggaran dalam kecelakaan lalu lintas akan dikenakan hukuman menurut KUHP.

Peraturan yang dipergunakan dalam penanganan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas antara lain yaitu UU No. 22 Tahun 2009 dan beberapa pasal dalam KUHP. Kecelakaan lalu lintas merupakan perbuatan pidana yang harus dihukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Hukum Pidana), namun masih ditemukan dalam masyarakat mengenai kecelakaan lalu lintas, penyelesaian perkara tersebut yang semestinya diselesaikan di jalur pengadilan tetapi diselesaikan di luar pengadilan.

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti yang dihimpun dari Unit Satlantas Polres Pohuwato, terdapat kasus kecelakaan korban meninggal dunia dan luka. Adapun data tersebut pada tabel berikut ini:

Tabel 1. Pelanggaran kecelakaan lalu lintas Unit Satlantas Polres Pohuwato

No	Tahun	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas
1.	2019	45
2.	2020	39
3.	2021	36

Sumber: Data Pelanggaran 2019-2021.

Tabel di atas menunjukkan data yang dihimpun dari tahun banyak pelanggaran yang dilakukan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas korban meninggal dunia dan luka berat. Dalam prakteknya korban meninggal dunia dan luka berat seharusnya atas dasar kemanusiaan apabila dilakukan jalan damai maka perkara tersebut sudah selesai. Namun dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 prosesnya masih lanjut selama ada pelaku penyebab laka lintas tersebut. Disisi lain dalam lalu lintas kejahatan hanya satu yang termasuk dalam kejahatan yaitu menambah muatan atau menambah rangka kendaraan. Sehingga peneliti memandang model penyelesaian berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk mencegah kecelakaan lalu lintas korban meninggal dunia dan luka berat untuk selanjutnya dicermati dan diuraikan melalui kajian ilmiah dalam bentuk penelitian dengan judul “Model Penyelesaian Perkara kecelakaan lalu lintas Korban Meninggal Dunia Dan Luka Berat”.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini meliputi: (1) Faktor apa yang menjadi penyebab Kecelakaan lalu lintas korban Meninggal Dunia dan Luka Berat di Kabupaten Pohuwato? (2) Bagaimanakah upaya penyelesaian Perkara kecelakaan lalu lintas Korban Meninggal Dunia dan Luka Berat sesuai Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009? dan (3) Bagaimana model penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas korban meninggal dunia dan luka berat?

METODE PENELITIAN

Jenis yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah normatif, adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan ketentuan hukum normatif (kodifikasi, undang-undang atau kontrak) secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat (Muhammad, 2004). Oleh karena itu data yang diperlukan sebagai bahan analisis dikumpulkan melalui studi terhadap suatu kasus yaitu melakukan penelitian terhadap data primer dan sekunder. Pendekatan Penelitian dalam penelitian ini, digunakan beberapa pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan kasus, dan pendekatan sosiologi hukum (*juridis sosiologis*)

Menurut Peter Mahmud Marzuki, Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-

catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim (Mahmud Marzuki, 2011). Dalam penelitian ini, bahan hukum primer terdiri dari: UULAJ Nomor 22 Tahun 2009. Bahan-bahan hukum sekunder adalah berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Adapun publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan. Bahan hukum tersier merupakan bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, misalnya Bibliografi dan Indeks kumulatif (Suratman & Dillah, 2013)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Upaya Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Korban Meninggal Dunia dan Luka Berat sesuai Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas mengatur tentang tanggung jawab Pengemudi dan/atau Pemilik Kendaraan Bermotor terhadap peristiwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan mereka. Apabila korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, dan/atau pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada Ahli Waris dari korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara Pidana; Apabila korban terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara Pidana.

Undang-undang ini juga memberikan pengecualian, yaitu apabila pengemudi dan/atau pemilik kendaraan bermotor tidak wajib memberikan biaya kepada korban dan/atau ahli waris korban, apabila peristiwa kecelakaan lalu lintas itu terjadi karena adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan, disebabkan prilaku korban sendiri atau pihak ketiga, maupun disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan (Lihat Pasal 234 ayat 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Pengertian keadaan memaksa dalam hal ini adalah peristiwa yang tidak dapat dielakkan atau diluar kemampuan pengemudi untuk mengelakkan kejadian kecelakaan lalu lintas. Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Sehingga negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar hak-hak warga negara dalam kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan tetap terjaga dan terjamin. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan dasar dan utama yang mengatur segala bentuk aspek lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia (Saragih, 2021)

Undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, selamat, dan lancar yang ditempuh melalui kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan, kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan, dan kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Rekayasa lalu lintas dimaksud meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas. Program Nasional “Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” (KLLAJ) terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan yang meliputi (Lihat Pasal 3 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan): Pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan; Pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan; Pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan; Pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan Pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan.

Sedangkan pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu.

Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia termasuk kecelakaan lalu lintas berat (Pasal 229 ayat 4 UU LLAJ). Bagi pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas memiliki kewajiban (Pasal 231 ayat 1 UU LLAJ):

- a. menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
- b. memberikan pertolongan kepada korban;
- c. melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan
- d. memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Setiap pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban, akan tetapi tanggung jawab ini tidak berlaku apabila (Pasal 234 ayat 3 UULLAJ):

- a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi;
- b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/ atau
- c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Bagaimana jika pengemudi telah bertanggung jawab dan telah terjadi perdamaian dengan keluarga korban, apakah polisi tetap berhak melakukan penyidikan? Mengenai hal ini kita perlu melihat ketentuan Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi: Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan pidana. Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa walaupun pengemudi telah bertanggung jawab atas kematian korban, tuntutan pidana terhadap dirinya tidak menjadi hilang. Oleh karena itu, kepolisian tetap melakukan penyidikan sesuai hukum acara pidana sesuai peraturan perundang-undangan (Pasal 230 UU LLAJ). Jadi, dalam kasus ini, pihak kepolisian tetap akan melakukan penyidikan meskipun ada kesepakatan bahwa keluarga korban tidak akan menuntut secara pidana.

Ancaman sanksi pidana untuk pengemudi kendaraan bermotor penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia adalah pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000 (Pasal 310 ayat 4 UU LLAJ). Walaupun pelaku telah bertanggung jawab serta adanya perdamaian dengan keluarga korban tidak menghapuskan tuntutan pidana seperti yang terdapat pada Putusan MA No. 1187 K/Pid/2011. Bahkan dalam Putusan MA No. 2174 K/Pid/2009, terdakwa tetap dikenakan hukuman walaupun telah ada perdamaian dan terdakwa sendiri juga mengalami luka (retak tulang tangan kiri dan tak sadarkan diri) dalam kecelakaan tersebut. Kendati demikian, pelaku tetap perlu mengusahakan perdamaian dengan keluarga korban karena hal itu dapat dipertimbangkan hakim untuk meringankan hukumannya. Sebaliknya, tidak adanya perdamaian antara pelaku dengan keluarga korban bisa menjadi hal yang memberatkan pelaku. Sebagai contoh, dalam Putusan MA No. 403 K/Pid/2011 antara pelaku dan keluarga korban tidak tercapai perdamaian, serta dalam Putusan MA No. 553 K/ Pid/2012 pelaku tidak memiliki iktikad baik untuk melakukan perdamaian kepada keluarga korban, sehingga menurut majelis hakim tidak adanya perdamaian dijadikan sebagai pertimbangan yang memberatkan kesalahan terdakwa (Barhamudin & Dahwir, 2021).

Model Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Korban Meninggal Dunia dan Luka Berat

Undang-undang tentang Lalu Lintas yang disahkan dan undangkan oleh Pemerintah Indonesia yakni Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jelas juga telah mengatur tentang sanksi atau ancaman hukuman bagi yang melanggar peraturan dan mengakibatkan kerugian bagi orang lain, seperti yang tercantum padapasal 310 yang berbunyi :

- (5) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (7) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
- (8) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Kecelakaan lalu lintas yang dialami antara seseorang dengan orang lain, dilakukan proses penyidikan oleh Kepolisian khususnya Polisi Lalu Lintas. Dalam hal melakukan pemeriksaan, Penyidik dari Kepolisian Lalu Lintas memeriksa saksi-saksi di Tempat Kejadian Perkara dan melakukan olah Tempat Kejadian Perkara pada kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut bertujuan untuk menegetahui fakta-fakta sebenarnya untuk memberikan kesimpulan mengenai korban dan pelaku kecelakaan lalu lintas. Kecelakaanlalulintasyang terjadi dijalan raya pastinya memberikan trauma yang mendalam bagi korban, selain itu korban juga mengalami kerugian materiil akibat kecelakaan tersebut. Korban yang mengalami kerusakan atas kendaraannya akibat perbuatan dari pelaku yang lalai dalam berkendara di jalan raya.

Tabel 2. Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Unit Satlantas Polres Pohuwato

No	Tahun	jumlah Laka	SELRA				
			P-21	SP-3	RJ	Diversi	Proses
1.	2019	45	4	12	28	1	0
2.	2020	39	1	11	27	1	0
3.	2021	36	0	13	22	1	0

Sumber: Data Pelanggaran dan Selra 2019-2021

Berdasarkan tabel Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Unit Satlantas Polres Pohuwato dapat diketahui bahwa sebagian besar penyelesaian perkara dengan jumlah terbanyak yaitu melalui *restorative justice* (RJ). Penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat diselesaikan melalui sistem peradilan pidana, namun pada umumnya pelaku mengadakan proses perdamaian di luar pengadilan dengan keluarga korban sehingga terjadi kesepakatan perdamaian antara para pihak. Model perdamaian tersebut dikenal dengan model pendekatan *restorative justice* yang sampai saat ini belum diakomodir dalam peraturan perundang-undangan sehingga aparat penegak hukum menjadi ragu untuk menjadikan kesepakatan perdamaian sebagai pertimbangan untuk menghentikan atau melanjutkan penyidikan. Upaya pendekatan *restorative justice* dalam perkara kecelakaan lalu lintas lebih memberikan rasa keadilan baik bagi pelaku maupun korban. Akan tetapi, pelaksanaan penghentian penyidikan karena telah dilakukan pendekatan *restorative justice* dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas tidak dapat dilakukan secara absolut karena terdapat beberapa kriteria yang harus dijadikan patokan dalam pengambilan keputusan mengenai penyidikan.

Sebagai gambaran dan fenomena pada tataran penyelesaian kecelakaan lalu lintas Polri selaku penyidikan dalam kecelakaan tersebut baik yang berdampak meninggalnya korban, atau mengalami cacat fisik, telah berupaya untuk menggunakan mediasi dalam menyelesaikan kasus kecelakaan. Informan menuturkan bahwa:

“Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Unit Satlantas Polres Pohuwato telah berupaya untuk melakukan mediasi penal. maka jalan yang terbaik adalah dengan menerapkan penyelesaian *restorative justice* (keadilan *restorative*) yaitu mempertemukan antar pelaku-korban, dan pihak keluarga untuk menyelesaikan perselisihannya dengan disaksikan oleh Polisi setempat. Dan

Penyidik mempertimbangkan perlunya pendekatan *restorative justice* dalam perkara kecelakaan lalu lintas didasarkan pada saling menghormati antara korban pelaku agar tidak terjadi penumpukan/perselisihan yang terjadi dikemudian hari. (Wawancara. 28 April 2023)”

Di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Pohuwato sering ditemukan kasus kecelakaan lalu lintas, dimana antara korban dan pelaku kecelakaan lalu lintas melakukan upaya damai dengan cara melakukan penggantian kerugian bagi korban kecelakaan. Kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara pelaku dan korban pada akhirnya tidak sampai ke Pengadilan dan diselesaikan dengan cara penggantian pada korban kecelakaan lalu lintas. Sesuai aturan dalam Undang-undang dalam kecelakaan lalu lintas di jalan raya harus dilakukan proses secara hukum, namun dalam prosesnya oleh Kepolisian antara korban dan pelaku kecelakaan lalu lintas sering terjadi kesepakatan damai untuk tidak meneruskan perkara tersebut sampai pengadilan. Informan menuturkan bahwa:

“Kepolisian menggunakan *restorative justice* untuk menangani kasus kecelakaan lalu lintas yang serius dengan korban luka berat atau meninggal dunia. Langkah-langkah yang dilakukan tidak spesifik dan bisa berbeda pada setiap kasus, tergantung pada faktor-faktor yang terlibat. (Wawancara. 28 April 2023)”

Informan juga berpendapat bahwa:

“Model penyelesaian melalui *restorative justice* bagi penyidik yang utama yaitu penyidik harus membuktikan tidak adanya unsur kesengajaan dalam kejadian laka lant as yang dialami oleh kedua pihak. (Wawancara. 28 April 2023)”

Polisi Lalu Lintas sebagai penyidik, menjadi mediasi antara kedua belah pihak yang menjadi pelaku dan korban kecelakaan lalu lintas dengan menandatangani pernyataan antara kedua belah pihak yang bersepakat untuk mengganti kerugian atas yang diderita kedua belah pihak. Hal tersebut sesuai dengan Pasal 236 ayat (2) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yang menyebutkan bahwa :

- (1) Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
- (2) Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat”

Proses penanggulangan terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dan luka berat di wilayah hukum Resor Pohuwato diupayakan adanya perdamaian berupa mediasi. Mediasi merupakan suatu cara yang sering digunakan oleh seluruh pihak yang terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas yang pada akhirnya menemukan kata mufakat untuk menyelesaikan perkara tersebut dengan cara kekeluargaan tanpa harus diselesaikan melalui proses hukum yang dilakukan dengan mempertemukan korban dan pelaku.

Penggunaan *restorative justice* terjadinya tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dan luka berat di wilayah hukum Resor Pohuwato Kedua pihak sudah melaksanakan musyawarah bersama terkait kecelakaan lalu lintas tersebut, Disisi lain adanya pernyataan dari pihak korban yang bersedia kasus kecelakaan lalu lintas tersebut diberhentikan ditingkat penyidik kepolisian (Wawancara. 28 April 2023)

Setelah dipertemukan, maka dilakukanlah mediasi yang diakhiri dengan kesepakatan perdamaian. Apabila telah tercapai perdamaian maka perkara kecelakaan lalu lintas dinyatakan selesai tanpa dilanjutkan ke proses peradilan pidana yang sesuai dengan peraturan perundangundangan.

Polri mengeluarkan Surat Edaran Kapolri Nomor: SE/8/VII/2018 tentang Penerapan Keadilan Restoratif (Restorative Justice) Dalam Penyelesaian Perkara Pidana, yang mengatur bahwa perkara yang dapat diselesaikan melalui mekanisme keadilan restoratif adalah perkara pidana dengan kerugian kecil yang merupakan kategori tindak pidana ringan, dan tidak dapat diterapkan terhadap tindak pidana berat yang mengakibatkan korban manusia. Selain itu, penerapan keadilan restoratif hanya dapat dilakukan terhadap tindak pidana sebelum Penyidik mengirim Surat Pemberitahuan Dimulainya Penyidikan (SPDP) ke Jaksa Penuntut Umum. Dengan demikian, penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas berat dengan korban meninggal dunia melalui keadilan restoratif yang dilakukan oleh Penyidik Satuan Lalu Lintas Polres Pohuwato berbanding terbalik dengan ketentuan dalam Surat Edaran Kapolri tersebut sehingga terjadi kesenjangan antara apa yang seharusnya (*das sollen*) dan apa yang menjadi kenyataan (*das sein*).

Penggunaan *restorative justice* yaitu penyidik harus membuktikan tidak adanya unsur kesengajaan dalam kejadian laka lantas yang dialami oleh kedua pihak serta Kedua pihak sudah melaksanakan musyawarah bersama terkait kecelakaan lalu lintas tersebut, Disisi lain adanya pernyataan dari pihak korban yang bersedia kasus kecelakaan lalu lintas tersebut diberhentikan ditingkat penyidik kepolisian

Aturan hukum terhadap pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dan luka berat diatur pada Pasal 359 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Pasal 106 ayat (2), Pasal 229, Pasal 310 ayat 1 sampai 4 dan Pasal 312 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Pertanggungjawaban pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dan luka berat di Sat.Lantas Polres Pohuwato dilakukan dengan upaya penal yaitu pertanggungjawaban dengan hukuman pidana penjara yang diatur sesuai Pasal 310 ayat (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia dipidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah). Kebijakan hukum dalam upaya penanggulangan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dan luka berat di Sat.Lantas Polres Pohuwato dilakukan secara Penal, Namun dalam tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dan luka berat diupayakan dulu mediasi penal yaitu perdamaian, antara pihak pelaku dan korban maupun keluarga korban, meskipun upaya perdamaian tetap melanjutkan proses hukum pidananya. Upaya hukum Non Penal yaitu: Upaya preventif adalah upaya-upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang dalam bentuk konkritnya berupa kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan tempat-tempat rawan, patroli dan pengawalan.

Dalam proses mediasi, Polisi berperan sebagai mediator antara pelaku dengan korban/anggota keluarga korban. Mediator menyediakan formulir pernyataan kepada korban/wakilnya untuk tidak melakukan upaya penuntutan perkara karena segala sesuatu yang disepakati dalam formulir tersebut telah dipenuhi. Kesepakatan antara lain mengenai, uang ganti rugi/santunan korban, uang untuk proses pemakaman, selamatan dan sebagainya. Disaksikan oleh mediator (Polisi) sebagai pihak ke tiga, formulir pernyataan tersebut menjadi dasar mediator untuk menerbitkan SPPP.

Lembaga perdamaian dalam hukum pidana ini secara diam-diam sebenarnya sering diterapkan oleh anggota masyarakat, terutama dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas. Dalam Perdamaian itu biasanya diikuti dengan pembayaran sejumlah uang oleh pihak penabrak kepada korban sebagai penggantian biaya pengobatan, dengan kesepakatan ini, pihak korban telah merasa adil sementara pihak pelaku sendiri dengan tulus ikhlas membayarkan sejumlah uang. Tinggal lagi sikap pihak kepolisian, jika kepolisian sangat kaku dan hanya berfikir yuridis formal, maka pihak penabrak tetap akan diajukan ke sidang pengadilan. Secara formal tidak ada ketentuan pengecualian, semua kasus pidana harus diselesaikan lewat proses peradilan, tidak peduli apakah si penabrak itu telah membayar sejumlah uang kepada korban atau tidak (Mahdi et al., 2013).

Munculnya ide *restorative justice* melalui mediasi penal diakibatkan atas dasar sistem peradilan pidana dengan pemenjaraan yang dianggap tidak efektif menyelesaikan konflik sosial. Faktanya, pihak yang terlibat dalam konflik tersebut tidak dilibatkan dalam penyelesaian konflik. Tanpa melibatkan korban, jelas itu suatu monopoli negara yang hakikatnya merupakan perampasan hak asasi korban tindak pidana.

Korban tetap saja menjadi korban, pelaku yang dipenjarakan juga memunculkan persoalan baru bagi keluarganya dan lain-lain. Bukan berarti pidana penjara ditiadakan sebagai akibat adanya konsep *restorative justice*, dalam perkara-perkara tertentu yang berkaitan dengan berharga nyawa seseorang, maka pidana penjara masih dapat dipergunakan. Meskipun akan dinyatakan secara berbeda dalam budaya yang berbeda, pendekatan *restorative justice* ini sangat umum bagi sebagian besar masyarakat tradisional.¹³ Keunggulan utama suatu penyelesaian perkara dengan prinsip *restorative justice* melalui mediasi non penal (di luar pengadilan) adalah keputusan yang dibangun oleh para pihak sendiri dengan solusi sama-sama menang (*wi-win solution*) yang lebih mencerminkan rasa keadilan termasuk pula dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas.

1. Tidak menimbulkan keresahan masyarakat dan tidak ada penolakan masyarakat;
2. Tidak berdampak konflik sosial;

Untuk menjalankan proses Mediasi Penal pada perkara kecelakaan Lalu Lintas baik ringan, sedang maupun berat ditetapkan syarat sebagaimana disebutkan dalam Surat Edaran Kapolri No. SE / 8/VII/2018 tentang Penerapan Keadilan Restoratif (*Restorative Justice*) yakni:

1. Terpenuhi syarat materiil yaitu:
Adanya pernyataan dari semua pihak yang terlibat untuk tidak keberatan, dan melepaskan hak menuntutnya di hadapan hukum; a) Pada pelaku: (1) Tingkat kesalahan pelaku relatif tidak berat, yakni kesalahan (*mens rea* dalam bentuk kesengajaan (*dolus*) terutama kesengajaan sebagai maksud atau tujuan (*opzet alsoogmerk*); (2) Pelaku bukan residivis;
2. Terpenuhi syarat formil yaitu:
 - a. Surat permohonan perdamaian kedua belah pihak (pelapor dan terlapor);
 - b. Surat pernyataan perdamaian (akte dading) dan penyelesaian perselisihan para pihak yang berperkara (pelapor, dan/atau keluarga pelapor, terlapor dan/atau keluarga terlapor dan perwakilan dari tokoh masyarakat) diketahui oleh atasan penyidik;
 - c. Berita Acara Pemeriksaan Tambahan pihak yang berperkara setelah dilakukan penyelesaian perkara.
 - d. melalui keadilan restorative (*Restorative Justice*);
3. Pelaku tidak keberatan atas tanggung jawab, ganti rugi, atau dilakukan dengan sukarela;
4. Semua tindak pidana dapat dilakukan restorative justice terhadap kejahatan umum yang tidak menimbulkan korban manusia;

Alasan dipilihnya perdamaian dalam penyelesaian kasus-kasus yang menimpa masyarakat di Indonesia di dasarkan pada pertimbangan berikut (Margono & Suyud, 2000):

Faktor Ekonomis. Perdamaian memiliki potensi sebagai sarana penyelesaian yang lebih ekonomis, baik dari sudut pandang biaya maupun waktu.

1. *Faktor ruang lingkup yang dibahas.* Perdamaian memiliki kemampuan membahas permasalahan secara luas, komprehensif dan fleksibel. Hal ini dapat terjadi karena aturan main dikembangkan dan ditentukan oleh para pihak yang bersengketa sesuai dengan kepentingan dan kebutuhannya.
2. *Faktor pembinaan hubungan baik.* Perdamaian yang mengandalkan cara-cara penyelesaian kooperatif sangat cocok bagi mereka yang menekankan pentingnya pembinaan hubungan baik. Prajudi Atmosudirdjo menyatakan bahwa diskresi diperlukan sebagai asas legalitas yang menghendaki perbuatan administrasi negara harus berdasarkan undang-undang. Selanjutnya beliau mengemukakan dua macam diskresi sebagai berikut:

1. Diskresi bebas, undang-undang hanya menetapkan batas-batas administrasi negara bebas mengambil keputusan apa saja, asalkan tidak melampaui atau melanggar batas-batas yang ditentukan;
2. Diskresi terikat, undang-undang menetapkan beberapa alternatif dan administrasi negara bebas memilih satu alternatif.

Terdapat dua faktor yang melatarbelakangi Kepolisian Resort Pohuwato menerapkan diskresi dalam hampir semua penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas melalui jalur mediasi penal. Faktor pertama menurut Kanit Laka Lantas Polres Pohuwato adalah secara internal adanya Surat Kapolri Nopol B/3022/ XII/2009/Sdeops tanggal 14 Desember 2009 tentang penanganan kasus melalui *Alternative Dispute Resolution* (ADR) yang dipertegas dengan Surat Edaran Kapolri Nomor: SE/8/VII/2018 tentang Penerapan Keadilan Restoratif (*Restorative Justice*) Dalam Penyelesaian Perkara Pidana yang memerintahkan agar para penyidik yang menangani kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materiil dapat diselesaikan melalui konsep *Alternative Dispute Resolution*.

Pedoman tentang *Alternative Dispute Resolution* (ADR) dalam kasus kecelakaan lalu lintas dimana klasifikasi kasus yang dapat di ADR antara lain juga termasuk kasus yang sudah dinyatakan berkasnya lengkap oleh Penuntut Umum atau P.21 dengan korban meninggal dunia dan luka berat. Hal ini menurut surat tersebut dilakukan demi kepentingan umum, dimana pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugasnya dan kewenangannya dapat bertindak menurut penilaian sendiri dan hanya dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan perundang-undangan

Dasar-dasar inilah yang digunakan oleh aparat Kepolisian Resort Pohuwato dalam menyelesaikan hampir 80% perkara kecelakaan lalu lintas selama kurun waktu 2019-2021 melalui jalur perdamaian / *Alternative Dispute Resolutions* dengan klasifikasi tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan kerugian materiil, korban luka ringan, luka berat bahkan meninggal dunia.

Menurut analisa penulis, faktor pertama yang melatarbelakangi penggunaan diskresi dalam bentuk mediasi penal secara normative dapat kita lacak pada pasal 236 (2) UULLAJ dimana dalam kasus tertentu kecelakaan lalu lintas dapat diselesaikan di luar persidangan. Jika terjadi kesepakatan damai di antara pihak yang terlibat kerugiannya material dan ganti rugi dapat dilakukan di luar PN. Jika terdapat korban luka ringan digunakan Berita Acara Cepat dan bila ada kerugian materiil yang sangat ringan sifatnya dapat digunakan mekanisme denda/ tilang. Indikator yang digunakan untuk menjabarkan Pasal 236 ayat (2) UULLAJ adalah luka ringan yang diderita korban dalam waktu dekat cepat sembuh dan tidak menyebabkan cedera tetap, kasus tersebut tidak menimbulkan keresahan di masyarakat, kecelakaan yang tidak melibatkan korban masal serta kerugian materiil yang ditimbulkan sangat kecil.¹⁸ Ke semua indikator tersebut menjadi dasar bagi para penyidik di lapangan ketika menggunakan kewenangan diskresinya dalam melakukan penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas ringan.

Lebih lanjut, penerapan diskresi dalam Pasal 18 UU Kepolisian ternyata tidak hanya digunakan untuk kasus kecelakaan lalu lintas ringan saja sebagaimana diatur dalam Pasal 236 ayat (2) UULLAJ. Faktor yang melatarbelakangi digunakannya ADR untuk tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan kerugian materiil, korban luka ringan, luka berat bahkan meninggal dunia adalah karena murni alasan kemanusiaan dan budaya masyarakat yang tidak menginginkan proses yang berbelit-belit dan cenderung memilih jalan damai. Oleh karenanya jika ada kesepakatan damai diantara pihak-pihak yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas tersebut, maka penyidik Kepolisian Resort Pohuwato tidak akan memproses dan melanjutkannya ke tahap penuntutan dan peradilan.

Menurut pendapat penulis, secara normatif penggunaan diskresi yang dilakukan oleh Kepolisian Resort Pohuwato khusus untuk proses penyelesaian perkara tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan kerugian materiil dimana termasuk kategori tindak pidana kecelakaan lalu lintas ringan sesuai dengan ketentuan Pasal 236 ayat (2) UULLAJ. Namun proses penyelesaian dengan menggunakan perdamaian yang diterapkan dengan alasan diskresi pada kasus tindak pidana kecelakaan lalu lintas berat dengan korban luka berat dan meninggal dunia tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 310 UU LLAJ dimana delik kecelakaan lalu lintas merupakan delik biasa bukan delik aduan. Dan tidak ada satu aturan pun dalam UU LLAJ yang memberikan peluang kepada aparat penegak hukum untuk mengupayakan perdamaian. Bahwa kemudian hal ini disebut diskresi demi kepentingan umum dengan mengacu pada Pasal 16 dan 18 UU Kepolisian dan surat Kapolri Nomor B/3022/XII/2009/Sdeops tanggal 14 Desember 2009 tentang penanganan kasus melalui *Alternative Dispute Resolution* (ADR) dari prespektif kemanfaatan dan keadilan mungkin bisa dibenarkan, namun hal ini tidak menjamin kepastian hukum. Karena secara yuridis kedua surat tersebut bisa bertentangan dengan peraturan yang lebih tinggi dalam hal ini UU LLAJ.

Faktor yang melatarbelakangidigunakannya diskresi dalam bentuk penyelesaian perkara melalui jalur perdamaian luka berat bahkan meninggal dunia adalah secara internal Kepolisian terdapat Surat Kapolri Nopol B/3022/XII/2009/Sdeops tanggal 14 Desember 2009 tentang penanganan kasus melalui *Alternative Dispute Resolution* (ADR) DAN Surat Edaran Kapolri Nomor: SE/8/VII/2018 tentang Penerapan Keadilan Restoratif (Restorative Justice) Dalam Penyelesaian Perkara Pidana yang memerintahkan untuk memberikan peluang bagi para pihak yang terlibat untuk melakukan perdamaian, dan dari sisi faktor eksternal adalah alasan kemanusiaan dan budaya masyarakat yang tidak menginginkan proses yang berbelit-belit dan cenderung memilih jalan damai. Oleh karenanya jika ada kesepakatan damai diantara pihak-pihak yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas tersebut, maka penyidik Kepolisian Resort Pohuwato tidak akan memproses dan melanjutkannya ke tahap penuntutan dan peradilan

Mekanisme *Alternative Dispute Resolution* (ADR) sebagai bentuk diskresi penanganan kasus kecelakaan lalu lintas adalah penyidik memberikan peluang terhadap pihak-pihak yang berperkara untuk melakukan kesepakatan perdamaian /ADR. Tahapan mekanisme yang dilakukan antara lain adanya kesepakatan tertulis dari masing-masing pihak yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas (pelaku, korban) yang ditandatangani di atas segel dan diberi materai, diketahui/disetujui oleh ketua

RT/RW atau kepala lingkungan dan diketahui oleh para saksi-saksi lainnya. Setelah terjadi kesepakatan perdamaian, penyidik mencatat kecelakaan lalu lintas tersebut dalam buku register dan didatakan dengan baik. Sedangkan mekanisme diskresi dalam pengambilan keputusan untuk kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, luka berat jika kedua belah pihak telah sepakat damai dengan membuat surat pernyataan yang diketahui oleh Kepala Desa, maka penyidik tetap menyelesaikan BAP secara lengkap, SPDP belum dikirim ke PU dan kemudian dilakukan gelar perkara sebagai bahan untuk mengambil keputusan namun penyidik tetap harus memantau perkembangannya dengan mendengarkan saran dari masyarakat.

KESIMPULAN

Upaya penyelesaian Perkara kecelakaan lalu lintas Korban Meninggal Dunia Dan Luka Berat sesuai Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi: Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Model penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas korban meninggal dunia dan luka berat perdamaian menjadi alternatif penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas karena adanya kesadaran dari kedua pihak untuk menjalin hubungan baik antara keluarga pelaku maupun korban kecelakaan. Dengan menerapkan penyelesaian *restorative justice* yaitu mempertemukan antar pelaku-korban, dan pihak keluarga untuk menyelesaikan perselisihannya dengan disaksikan oleh Polisi setempat. Kepolisian menggunakan *restorative justice* untuk menangani kasus kecelakaan lalu lintas yang serius dengan korban luka berat atau meninggal dunia dengan langkah-langkah yang dilakukan tidak spesifik dan bisa berbeda pada setiap kasus, tergantung pada faktor-faktor yang terlibat. Penggunaan *restorative justice* di Polres Pohuwato yaitu penyidik harus membuktikan tidak adanya unsur kesengajaan dalam kejadian laka lantasi yang dialami oleh kedua pihak serta Kedua pihak sudah melaksanakan musyawarah bersama terkait kecelakaan lalu lintas tersebut, Disisi lain adanya pernyataan dari pihak korban yang bersedia kasus kecelakaan lalu lintas tersebut diberhentikan ditingkat penyidik kepolisian.

REFERENSI

- Barhamudin, B., & Dahwir, A. (2021). PERDAMAIAN MENJADI PILIHAN UTAMA DALAM PENYELESAIAN KASUS KECELAKAAN LALU LINTAS. *Solusi*, 19(1), 77–104. <https://doi.org/10.36546/SOLUSI.V19I1.331>
- Efendi, T. (2014). *Hukum Pidana Internasional*. Pustaka Yustisia.
- Entah, A. R. (2016). Indonesia: Negara Hukum yang Berdasarkan Pancasila. *Seminar Nasional Hukum*, 2(1).
- Mahdi, A., Din, M., & Bantasyam, S. (2013). PERDAMAIAN DALAM TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS. *Jurnal Ilmu Hukum*, 1(4), 67. <https://jurnal.usk.ac.id/MIH/article/view/4569>
- Mahmud Marzuki, Peter. (2011). *Penelitian Hukum*. Kencana Prenada Media Group.
- Margono, & Suyud. (2000). *ADR Alternatif Dispute Resolution & Arbitrase Proses Pelembagaan dan Aspek Hukum*. Ghalia Indonesia.
- Muhammad, A. (2004). *Hukum dan Penelitian Hukum*. Citra Aditya Bakti.
- Muhtar, M. H. (2019). Model Politik Hukum Pemberantasan Korupsi Di Indonesia Dalam Rangka Harmonisasi Lembaga Penegak Hukum. *Jambura Law Review*, 1(1), 68–93. <https://doi.org/10.33756/JALREV.V1I1.1988>
- Nuryanto, C. (2018). Penegakan Hukum Oleh Hakim Dalam Putusannya Antara Kepastian Hukum Dan Keadilan. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 13(1). <http://lppm-unissula.com/jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku/article/view/2585>
- Praja, J. S. (2011). *Teori Hukum Dan Aplikasinya*. CV. Pustaka Setia.
- Ridwan, J. (2019). *Hukum administrasi Negara dan kebijakan pelayanan publik*. Nuansa Cendekia.
- Saragih, D. (2021). Legal Policy in The Effort to Manage Criminal Acts of Traffic Accidents That Cause the Death of The Victims. *Journal of Education. Humaniora and Social Sciences (JEHSS) ISSN 2622-3740 (Online)*, 4(2), 1234–1245.

- Simajuntak, E. (2018). *Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara (Transformasi dan Refleksi)*. Sinar Grafika.
- Suratman, D., & Dillah, P. (2013). Metode penelitian hukum. In *cir.nii.ac.jp*. Alfabeta.
- Tiranda, I., Puluhalawa, F., & Jasin, J. (2019). Konsep Ideal Penanganan Perkara Tindak Pidana Korupsi Pungutan Liar Berdasarkan Asas Peradilan. *Jambura Law Review*, 1(2), 120–143. <https://doi.org/10.33756/JALREV.V1I2.2119>
- Usman, A. H. (2015). KESADARAN HUKUM MASYARAKAT DAN PEMERINTAH SEBAGAI FAKTOR TEGAKNYA NEGARA HUKUM DI INDONESIA. *Jurnal Wawasan Yuridika*, 30(1), 26–53. <https://doi.org/10.25072/JWY.V30I1.74>
- Yunus, N. R. (2015). Menciptakan Budaya Hukum Masyarakat Indonesia Dalam Dimensi Hukum Progresif. *Jurnal Supremasi Hukum*, 11(1).
- Zulwisman, Z. (2016). Peranan Hukum Adat Dalam Pengelolaan Dan Perlindungan Lingkungan Hidup Yang Berkelanjutan (Studi Hukum Adat Masyarakat (Kuok) Kabupaten. *Jurnal Ilmu Hukum*, 6(1).