

Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalulintas Secara Damai (*Restorative Justice*) di Kota Kupang

Anggelina Ikun Sally^{1*}, Reny Rebeka Masu², Orpa Ganefo Manuain³

¹⁻³Universitas Nusa Cendana, Indonesia

Email: anggelina.sally@gmail.com¹, rennymasu@gmail.com², orpamanuain@gmail.com³

Alamat: Jl. Adisucpto, Penfui, Kupang, Nusa Tenggara Timur, Indonesia

Korespondensi penulis: anggelina.sally@gmail.com*

Abstract. Most people do not know the legal basis for resolving traffic accidents that result in death through restorative justice (peaceful, family). Such a wrong public perception will cause great harm to the government's efforts to develop in the legal field, among other things, it can raise confusing questions. This study is a contribution of researchers' thoughts to participate in solving one of the legal problems that have long occurred in society. The research used is juridical-sociological or empirical research with a legal research approach. This research is an in-depth interview. The data collected are verbal and nonverbal. The conversation is recorded in a notebook or recorded with a tape recorder. The data is processed, analyzed and interpreted in a juridical-descriptive manner to explain or describe the data obtained by providing a logical interpretation and confirmed by the opinions of experts. The results of the study indicate that the causal factors or reasons for peaceful resolution or restorative justice of traffic accident cases resulting in fatalities at the Kupang City Police Resort are public legal awareness, public tendency to prioritize peace and family, and police discretionary authority. The practice of restorative justice resolution of traffic accident cases resulting in fatalities is carried out through the stages of the Approach Stage, Mediation Stage, Agreement Making Stage, Agreement Implementation Stage, and Completion and Case Closed Management.

Keywords: Accidents, Kupang City Police Resort, Restorative Justice, Traffic

Abstrak Sebagian besar masyarakat tidak mengetahui dasar hukum dari penyelesaian secara *restorative justice* (damai, kekeluargaan) kasus-kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Persepsi masyarakat yang keliru demikian akan menimbulkan kerugian besar pada upaya-upaya pemerintah melakukan pembangunan di bidang hukum, antara lain dapat menimbulkan pertanyaan-pertanyaan yang membingungkan. Penelitian ini merupakan sumbangan pemikiran peneliti untuk berpartisipasi dalam memecahkan salah satu permasalahan hukum yang sudah lama terjadi dalam masyarakat. penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis-sosiologis atau empiris dengan pendekatan penelitian hukum. data penelitian ini adalah wawancara mendalam, Data yang dikumpulkan bersifat verbal dan nonverbal. Percakapan itu dicatat dalam buku tulis atau direkam dengan *tape recorder*. data diolah, dianalisis dan diinterpretasi secara yuridis-deskriptif untuk menjelaskan atau menguraikan data yang diperoleh dengan memberikan penafsiran yang logis dan dikonfirmasi dengan pendapat para ahli. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Faktor penyebab atau alasan penyelesaian secara damai atau *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Kepolisian Resor Kota Kupang Kota adalah Kesadaran hukum masyarakat, Kecenderungan masyarakat untuk mengutamakan perdamaian dan kekeluargaan, Wewenang diskresi aparat kepolisian. Praktik penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia dilakukan melalui tahap-tahap Tahap Pendekatan, Tahap Mediasi, Tahap Pembuatan Kesepakatan, Tahap Pelaksanaan Kesepakatan, dan Pengurusan Selesai dan Kasus Ditutup.

Kata Kunci: Kecelakaan, Kepolisian Resor Kota Kupang, *Restorative Justice*, Lalu Lintas

1. LATAR BELAKANG

Kecelakaan lalulintas sendiri mempunyai pengertian yakni 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 (Pasal 1 angka 24 UU nomor 22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan). Ada banyak sekali faktor penyebab kecelakaan lalulintas, akan tetapi dapat dibagi atas empat faktor penyebab yaitu: *Pertama*, faktor penyebab yang bersumber pada manusia yakni pengemudi atau pengendara dan pengguna jalan lainnya. *Kedua*, faktor penyebab yang bersumber pada kendaraan itu sendiri. *Ketiga*, faktor penyebab yang bersumber pada kondisi fisik jalan raya. *Keempat*, faktor penyebab yang bersumber pada situasi dan kondisi lainnya di jalan seperti keberadaan kendaraan lain, manusia yang menjadi pengguna jalan lain, sarana atau prasarana jalan, serta hal-hal lainnya.

Tabel 1.
Data Laka Lantas di Wilayah Hukum Polresta Kupang Kota dari Bulan Januari 2019 s/d Desember 2023

No.	Tahun	Jumlah Laka		Korban					
				MD		LB		LR	
		f	%	f	%	f	%	f	%
1.	2019	405	27,9	61	28,6	155	44,1	501	24,9
2.	2020	260	17,9	51	23,9	76	22,1	342	17,0
3.	2021	270	18,6	39	18,3	57	16,1	351	17,6
4.	2022	279	19,3	29	13,6	38	10,7	421	20,9
5.	2023	234	16,3	33	15,6	25	7,0	391	19,6
	Jumlah	1.448	100,0	213	100,0	351	100,0	2006	100,0

Sumber: Kepolisian Resor Kota Kupang Kota, Telah Diolah Peneliti 2025

Tabel 2.
Data Penyelesaian Laka Lantas di Wilayah Hukum Polresta Kupang Kota dari Bulan Januari 2019 s/d Desember 2023

No.	Penyelesaian							
	P21		SP3		ADR		Proses	
	f	%	f	%	f	%	f	%
1.	5	21,7	12	100,0	274	22,9	0	0,0
2.	9	39,1	0	0,0	251	20,9	0	0,0
3.	3	13,0	0	0,0	267	22,3	0	0,0
4.	4	17,4	0	0,0	206	17,2	69	69,0
5.	2	8,7	0	0,0	201	16,7	31	31,0
6.	23	100,0	12	100,0	1.199	100,0	100	100,0

Sumber: Kepolisian Resor Kota Kupang Kota, Telah Diolah Peneliti 2025

Data kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Kepolisian Resor Kota Kupang Kota dari bulan Januari 2019 s/d Desember 2023 dipaparkan dalam Tabel 1. Tabel 1 menunjukkan bahwa secara umum, jumlah kecelakaan lalu lintas dalam lima tahun di wilayah ini relatif menurun, baik dalam hal jumlah kecelakaan, korban meninggal dunia, dan penyelesaian ADR. *Pertama*, jumlah kecelakaan: Tahun 2019 berjumlah 405 (27,9%), tahun 2020 berjumlah 260 (17,9%), Tahun 2021 berjumlah 270 (18,6%), tahun 2022 berjumlah 279 (19,39%), tahun 2023

berjumlah 234 (16,3%). *Kedua*, jumlah korban meninggal dunia: Tahun 2019 berjumlah 61 (28,6%), tahun 2020 berjumlah 51 (23,9%), tahun 2021 berjumlah 39 (18,3%), tahun 2022 berjumlah 29 (13,6%), dan tahun 2023 berjumlah 33 (15,6%). *Ketiga*, yang menggunakan penyelesaian ADR: Tahun 2019 berjumlah 274 (22,9%), tahun 2020 berjumlah 251 (20,9%), tahun 2021 berjumlah 267 (22,3%), tahun 2022 berjumlah 206 (17,2%), dan tahun 2023 berjumlah 201 (16,7%).

Kecelakaan lalulintas membawa berbagai kerugian seperti korban materi yakni korban luka fisik manusia, korban kerusakan kendaraan, korban kerusakan barang atau fasilitas umum yang ditabrak hingga korban meninggal dunia. Kematian orang-orang yang disebabkan kecelakaan lalulintas ada bermacam-macam, yaitu ada yang meninggal dunia di TKP, atau saat perjalanan ke rumah sakit, atau meninggal ketika mendapatkan perawatan di rumah sakit. Penyelesaian kasus-kasus kecelakaan lalulintas, khususnya yang meninggal dunia, dapat dibagi dalam dua cara berikut: *Pertama*, kasus kecelakaan diproses hukum sesuai KUHAP. *Kedua*, kasus diselesaikan secara damai (kekeluargaan) atau *restorative justice*. Perbedaan penanganan demikian dapat menimbulkan kesan bahwa aparat Polisi lalulintas bertindak diskriminasi dan hal ini sangat mempengaruhi kepercayaan masyarakat pada hukum, khususnya pada Polisi. Dengan perkataan lain, penyelesaian kasus-kasus demikian dapat memperburuk citra hukum atau citra aparat penegak hukum di mata masyarakat. Praktik penyelesaian kasus-kasus demikian sangat membingungkan karena sebahagian besar masyarakat tidak mengetahui dasar hukum dari penyelesaian secara *restorative justice* (damai, kekeluargaan) kasus-kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Persepsi masyarakat yang keliru demikian akan menimbulkan kerugian besar pada upaya-upaya pemerintah melakukan pembangunan di bidang hukum.

2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis-sosiologis atau empiris dengan pendekatan penelitian hukum menurut Johnny Ibrahim¹. penelitian ini menganalisis faktor penyebab atau alasan penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Kepolisian Resor Kota Kupang Kota (masalah pokok kesatu), dan praktik penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Kepolisian Resor Kota Kupang Kota.

¹ Johnny Ibrahim. 2005. *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.

Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data penelitian ini adalah wawancara mendalam, yang mengikuti pedoman dari S. Nasution². Data yang dikumpulkan bersifat verbal dan nonverbal. Umumnya, diutamakan data verbal yang diperoleh melalui percakapan atau tanya-jawab. Percakapan itu dicatat dalam buku tulis atau direkam dengan *tape recorder*, akan tergantung pada situasi dan kondisi lingkungan --terutama responden itu sendiri-- saat wawancara dilakukan. Setelah data terkumpul, data tersebut diolah, dianalisis dan diinterpretasi secara yuridis-deskriptif yakni dengan cara menjelaskan atau menguraikan data yang diperoleh dengan memberikan penafsiran yang logis dan dikonfirmasi dengan pendapat para ahli (sarjana) yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka maupun dengan hasil penelitian yang dilakukan peneliti lainnya.

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalulintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Secara Damai (*Restorative Justice*) di Kepolisian Resor Kota Kupang Kota

1. Faktor Penyebab atau Alasan Penyelesaian Secara *Restorative Justice* Kasus Kecelakaan Lalulintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia

a. Kesadaran Hukum Masyarakat

Kesadaran hukum masyarakat akan dilihat dalam empat indikator sebagaimana dikemukakan Berl Kutschinsky,³ yaitu:

1. Pengetahuan Hukum dan Pemahaman Hukum

Sebahagian besar (54 atau 72,0%) responden mengatakan mereka mengetahui dan pemahaman tentang cara penyelesaian dimaksud, dan sebahagian kecil (15 atau 20,0%) responden lainnya yang mengatakan tidak mengetahui/memahami, sedangkan 6 (8,0%) responden mengatakan ragu-ragu. *Kedua*, sumber pengetahuan atau pemahaman responden mengenai hal itu, atau dari mana responden mengetahui hal tersebut. sebahagian besar (54 atau 72,0%) responden mengetahui/memahami cara penyelesaian dimaksud berdasarkan praktik dalam kasus-kasus kecelakaan lalulintas selama ini, sebanyak 16 (21,3%) responden mengetahui/memahami karena diberitahukan teman atau keluarga, dan sebahagian kecil (5 atau 6,7%) responden mengetahui/memahami dari sumber lainnya.

² I Made Pasek Diantha. 2016. *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*. Jakarta: Prenada Media Group. Hlm. 156-169. Lihat Juga Peter Mahmud Marzuki. 2021. *Penelitian Hukum*. Cetakan Ke-15. Jakarta: Kencana, Divisi dari Prenada Media Group. Hlm. 133-180.

³ Berl Kutschinsky dalam Soerjono Soekanto. 1982. *Kesadaran Hukum & Kepatuhan Hukum*. Jakarta: Penerbit CV Rajawali. Hlm. 159.

2. Sikap Hukum

Sebahagian besar (55 atau 73,3%) responden mengatakan bahwa mereka tidak setuju terhadap cara penyelesaian tersebut, dan hanya sebahagian kecil (13 atau 17,4%) responden lainnya mengatakan setuju. Sisanya (7 atau 9,3%) responden mengatakan ragu-ragu mengenai cara penyelesaian itu. Sebahagian besar (55 atau 73,3%) responden yang setuju terhadap praktik penyelesaian secara *restorative justice* kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, menurut peneliti, disebabkan praktik-praktik tersebut melibatkan aparat polisi lalu lintas. Oleh karena melibatkan petugas resmi negara, maka masyarakat menilai hal tersebut sebagai cara penyelesaian yang sah atau resmi pula. Sedangkan sebahagian lainnya (13 atau 17,4%) yang tidak setuju tentu mempunyai pendapat atau pertimbangan lain.

3. Perilaku Hukum.

Sebahagian besar (55 atau 73,3%) responden mengatakan bahwa mereka tidak menyampaikan sikap terhadap cara penyelesaian tersebut, dan hanya sebahagian kecil (13 atau 17,4%) responden lainnya mengatakan menyampaikan sikapnya. Sisanya (7 atau 9,3%) responden memberikan jawaban lain, tetapi tidak merincikan apa jawaban lain dimaksud. Bentuk perilaku hukum berikutnya adalah partisipasi atau keikutsertaan dalam acara perkabungan hingga selesai rangkaian acara tersebut. semua (100,0%) responden mengatakan bahwa mereka mengikuti sebahagian besar rangkaian acara, 65 (86,7%) responden mengikuti seluruh rangkaian acara, 50 (66,7%) responden mengikuti sebahagian kecil rangkaian acara, dan hanya 8 (10,7%) responden yang tidak mengikuti seluruh rangkaian acara. Tidak ada responden yang memberikan jawaban lain.

Hasil pengolahan dan analisis data terhadap kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia sebagaimana dipaparkan sebelumnya menunjukkan bahwa ada hubungan antara keempat indikator kesadaran hukum. Indikator kesadaran hukum yang dimaksud yaitu pengetahuan, pemahaman, sikap, pola-pola perilaku hukum yang dikemukakan Berl Kutschinsky.⁴ Secara singkat diacu penjelasan Mar'at bahwa melalui komponen *kognisi* akan timbul ide, kemudian konsep mengenai apa yang dilihat. Berdasarkan nilai dan norma yang dimiliki maka timbul keyakinan (*belief*) terhadap obyek tersebut. Makin banyak hal yang diketahui, hal tersebut makin dipahami. Hal ini memberikan keyakinan kepada masyarakat bahwa penyelesaian secara *restorative justice* terhadap kasus-kasus demikian

⁴ Soerjono Soekanto. 1982. *Kesadaran Hukum & Kepatuhan Hukum*. Jakarta: Penerbit CV Rajawali. Hlm. 159. Lihat juga Achmad Ali Achmad Ali, "Bab 9 Ramalan terhadap Putusan Hakim," dalam bukunya, *Sosiologi Hukum: Kajian Empiris terhadap Pengadilan*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group. Hlm. 301.

adalah boleh atau wajar, atau sesuai dengan norma-norma sosial yang ada dalam masyarakat. Selanjutnya, komponen *afeksi* memberi evaluasi emosional (senang atau tidak senang, suka atau tidak suka) terhadap obyek. Masyarakat menerima atau tidak mempersoalkan serta praktik-praktik tersebut tidak ada masalah. Tahap selanjutnya adalah komponen *konasi* berperan menentukan kesediaan atau jawaban berupa tindakan⁵ atau perilaku terhadap obyek.

b. Kecenderungan Masyarakat untuk Mengutamakan Perdamaian dan Kekeluargaan

Secara umum, masyarakat Indonesia, jika terjadi masalah dan konflik antara warga masyarakat maupun dengan pihak pemerintah, masih lebih mengutamakan penyelesaian secara damai atau kekeluargaan yang dikenal dengan *restorative justice*. Demikian pula halnya dengan masyarakat Nusa Tenggara Timur, dan lebih khusus di Kota Kupang dan sekitarnya. Pengutamaan cara damai atau kekeluargaan ini digunakan dalam berbagai masalah dan peristiwa, baik yang bersifat sukacita maupun dukacita, atau hal yang baik maupun hal buruk.

Hukum --baik hukum tertulis maupun hukum tidak tertulis-- dibuat dengan tujuan-tujuan tertentu. L. J. van Apeldoorn mengatakan bahwa Hukum mempertahankan kedamaian dengan mengadakan keseimbangan antara kepentingan yang dilindungi, di mana setiap orang harus memperoleh sedapat mungkin yang menjadi haknya,⁶ antara lain adalah memperoleh “damai” atau “kedamaian” tadi. Leo dan Manu (1993)⁷ mengemukakan bahwa dalam masyarakat Nusa Tenggara Timur masih tergolong kuat ikatan suasana kekeluargaan antara individu dengan individu, antara individu dengan kelompok ataupun kelompok dengan kelompok. kasus-kasus yang paling banyak “didamaikan” ialah kasus kecelakaan lalu lintas.

Pengutamaan cara damai atau kekeluargaan ini digunakan dalam berbagai masalah dan peristiwa, baik yang bersifat sukacita maupun dukacita, atau hal yang baik maupun hal buruk. Biasanya, inisiatif untuk penyelesaian secara damai berbagai masalah tersebut, datang dari warga masyarakat yang terlibat masalah maupun inisiatif dari aparat pemerintah. Dalam penyelesaian secara damai berbagai masalah yang diinisiasi para pihak untuk berdamai, biasanya selalu melibatkan aparat pemerintah setempat seperti kepala desa/lurah, ketua dusun, ketua RT/RW ataupun para fungsionaris adat pada setiap perdamaian yang disepakati oleh para

⁵Mar’at. 1984. *Sikap Manusia: Perubahan serta Pengukurannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia. Cet. ke-2. Hlm. 22-23.

⁶ L. J. van Apeldoorn dalam H. Riduan Syahrani, *Rangkuman Insisari Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 22-23

⁷ Rudepel Petrus Leo dan Nikolas Manu. 1993. “Faktor Penyebab Kasus Pidana Tidak Sampai pada Tingkat Pemeriksaan oleh Hakim Pengadilan Negeri di Nusa Tenggara Timur.” *Laporan Akhir Hasil Penelitian*. Tidak Dipublikasikan. Lembaga Penelitian, Universitas Nusa Cendana, Kupang. Hlm. 60.

pihak. Namun, kadang-kadang para pihak tidak melibatkan pihak pemerintah maupun para tua adat setempat dalam acara perdamaian mereka.

c. **Wewenang Diskresi Aparat Kepolisian**

Jajaran kepolisian merupakan “ujung tombak” penegakan hukum, khususnya hukum pidana, berbagai kekurangan dan hambatan dalam pelaksanaan tugas-tugas kepolisian diakui pula mantan KAPOLRI, Banurusman (dalam Kunarto).⁸ Berdasarkan hasil wawancara upaya damai antara pihak korban dan pelaku/pengemudi dapat diselesaikan secara damai oleh penyidik lalulintas Kepolisian Resor Kota Kupang Kota. Aparat kepolisian sadar benar (mengetahui secara pasti) bahwa mereka tidak berwenang menyelesaikan secara damai, atau tidak berwenang pula menyetujui perdamaian yang disepakati kedua belah pihak. Dengan perkataan lain, kasus-kasus kecelakaan lalulintas yang diselesaikan secara damai dengan persetujuan aparat kepolisian, atau dengan sepengetahuan aparat kepolisian, merupakan pelanggaran hukum atau merupakan sesuatu yang bertentangan dengan hukum (Pidana Materil maupun Pidana Formil). Kasus-kasus yang diselesaikan secara demikian tidak ada dasar hukum, atau tidak dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.

Dalam hal berwenang atau tidaknya polisi untuk mendamaikan kasus-kasus pidana, Soekanto⁹ menegaskan bahwa aparat polisi lalu lintas boleh mengambil kebijakan di jalan, tetapi tidak boleh mendamaikan kasus-kasus kecelakaan lalulintas, apalagi yang mengakibatkan korban jiwa. Akan tetapi, ada juga kebijakan dari polisi bagi para pelaku atau korban kecelakaan lalulintas untuk berdamai berdasarkan keinginan atau permintaan dari kedua belah pihak yang terlibat kecelakaan.

2. **Praktik Penyelesaian Secara *Restorative Justice* Kasus Kecelakaan Lalulintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia**

a. **Beberapa Pasal Hukum sebagai Pedoman dalam Penyelesaian Secara *Restorative Justice***

Selama ini, praktik penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Kota Kupang dan sekitarnya, belum mempunyai dasar hukum yang spesifik atau khusus. Praktik-praktik penyelesaian dilakukan hanyalah berdasarkan hal-hal berikut: *Pertama*, penafsiran terhadap berbagai peraturan perundang-undangan yang berkenaan atau berkaitan dengan kasus-kasus kecelakaan lalulintas,

⁸Kunarto. 1996. “KAPOLRI: Kesejahteraan Perlu Ditingkatkan. 65% Anggota POLRI Tinggal di Rumah Kumuh,” dalam Kunarto, ed., *Merenungi Kritik terhadap POLRI, Buku I*. Jakarta: Cipta Manunggal. Hlm. 427.

⁹Soerjono Soekanto. 1983. *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*. Jakarta: CV Rajawali. Hlm. 62-72.

terutama kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Kedua, mengikuti praktik-praktik penyelesaian dilakukan di daerah-daerah lain di seluruh Indonesia. Praktik penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas baru mempunyai dasar hukum yang spesifik atau khusus pada tahun 2021, yakni Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif.

Beberapa pasal penting yang digunakan sebagai pedoman dalam penyelesaian secara *restorative justice* kasus-kasus kecelakaan lalulintas dikemukakan Kegiatan-kegiatan yang Ditangani berdasarkan Keadilan Restoratif Hal ini diatur dalam Pasal 2 Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif. Pasal 2 terdiri atas lima ayat, Persyaratan dalam Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif sejumlah persyaratan yang harus dipenuhi dalam penanganan tindak pidana berdasarkan keadilan restoratif. Persyaratan-persyaratan dimaksud diatur dalam Pasal 3, 4, 5, 6, 7, dan Pasal 10, Bab III Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif mengatur mengenai Tata Cara Penyelesaian Tindak Pidana Ringan. Hal ini diatur dalam Pasal 11, 12, 13, dan Pasal 14.

b. Tahap atau Langkah Penyelesaian Secara *Restorative Justice*

Berdasarkan wewenang diskresi yang dimiliki Kepolisian Negara Republik Indonesia, maka penyelesaian kasus-kasus kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia dapat dilakukan secara damai (*restorative justice*). Kebebasan penilaian (*beoordelingsvrijheid*) yang juga disebut wewenang diskresi dalam arti yang tidak sesungguhnya ada, sejauh menurut hukum diserahkan kepada organ pemerintah untuk menilai secara mandiri dan eksklusif apakah syarat-syarat bagi pelaksanaan suatu wewenang secara sah telah dipenuhi¹⁰. Lebih lanjut, Philipus M. Hadjon menyimpulkan bahwa kekuasaan bebas atau kekuasaan diskresi meliputi dua kewenangan, yakni:

1. Kewenangan untuk memutuskan secara mandiri.
2. Kewenangan interpretasi terhadap norma-norma tersamar (*vague norm*).

Penyelesaian sengketa di luar pengadilan sering disebut dengan penyelesaian sengketa alternatif (*alternative dispute resolution*). Pengertian penyelesaian sengketa alternatif (*alternative dispute resolution*) sebagai *alternative to adjudication*, berarti mekanisme penyelesaian sengketa yang bersifat konsensus atau kooperatif, seperti halnya negosiasi,

¹⁰ N.M. Spelt dan J.B.J.M. ten Berge dalam Philipus M. Hadjon, Artikel berjudul "Masalah Pertanahan dalam Peradilan Tata Usaha Negara," *Yuridika*, Majalah Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Edisi No. 4 Tahun VII, Juli-Agustus 1993, hlm. 4.

mediasi, dan konsiliasi¹¹. Tahap atau langkah penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Kota Kupang dan sekitarnya dapat dijelaskan sebagai berikut ;

a. Tahap Pendekatan

Setelah terjadi kecelakaan, baik dengan korban meninggal dunia ataupun korban luka berat, dengan sendirinya pihak yang lalai akan melakukan pendekatan dengan pihak korban. Dalam proses pengurusan damai, penyidik dalam hal ini polisi lalu lintas hanya berfungsi sebagai fasilitator bagi kedua belah pihak yang terlibat dalam kecelakaan tersebut. Berbagai macam cara dilakukan oleh pihak yang lalai agar korban mau memberi maaf dan menerima bantuan yang sudah disiapkan untuk meringankan beban yang dialami korban kecelakaan.

Setelah bertemu, mereka meminta maaf kepada keluarga korban dan membicarakan tentang partisipasi mereka dalam pengurusan jenazah korban, mulai dari persiapan, pelaksanaan, hingga setelah pelaksanaan penguburan. Misalnya, membawa sejumlah uang, membeli peti jenazah serta semua kelengkapannya, biaya *mete* (membawa gula, kopi, teh, kue, makan-minum, dan sebagainya) untuk membantu meringankan beban yang dialami keluarga korban. Mengenai jumlah barang ekonomis dan uang yang dibawa ini tidak ada “ketentuan minimum,” hanya berdasarkan kebiasaan saja. Pihak keluarga korban juga dapat mengerti dan menyesuakannya dengan strata sosial (tingkat pendapatan dan kemampuan) pihak supir atau pemilik kendaraan yang bersalah (yang menabrak).

b. Tahap Mediasi

Setelah ada titik-temu atau keluarga korban menerima niat damai pihak pelaku, selanjutnya berdasarkan kesepakatan dari kedua belah pihak, maka akan dilakukan mediasi. Pihak yang menjadi mediator adalah penyidik polisi lalu lintas, dari pihak kedua keluarga besar: pelaku dan korban, tokoh masyarakat, ketua RT/RW, pihak kelurahan, dan tokoh agama.

c. Tahap Pembuatan Kesepakatan

Keberhasilan tahap kedua ini sangat ditentukan oleh keberhasilan pada tahap-tahap sebelumnya. Terlebih dahulu kedua pihak bermusyawarah secara kekeluargaan. Apabila mereka telah bersepakat untuk menyelesaikan secara perdamaian, maka akan di tuangkan dalam satu surat pernyataan. Jika di antara kedua belah pihak tidak mencapai kesepakatan tertulis, maka kasus tersebut akan diproses secara hukum sesuai dengan aturan hukum yang berlaku. Kesepakatan yang telah dibuat itu kemudian dituangkan dalam sebuah surat pernyataan yang diketahui oleh ketua RT/RW, kelurahan atau tokoh agama, atau tokoh

¹¹ Suyud Margono. 2000. *ADR dan Arbitrase*. Jakarta: Ghalia Indonesia. Hlm. 36.

masyarakat yang terlibat. Tentu saja kedua belah pihak yang terlibat (pelaku dan korban) turut menandatangani surat kesepakatan tersebut.

d. Tahap Pelaksanaan Kesepakatan

Pelaksanaan kesepakatan tergantung kedua belah pihak. Kerugian-kerugian yang timbul akan diganti oleh pihak yang lalai. Selain ganti kerugian, biasanya ada juga kesepakatan dengan sejumlah uang. Atau ketika pihak yang lalai mendatangi tempat duka dari keluarga korban, sesuai dengan adat ketimuran, dengan membawa sejumlah uang, membeli peti mati, membawa gula, teh, kopi, terigu, hewan (sapi, babi, kambing, dan sebagainya), untuk meringankan beban keluarga korban.

Hasil kesepakatan serta pelaksanaannya kemudian dituangkan dalam surat pernyataan yang berisi kurang-lebih tentang hal-hal yang sudah dilakukan, dan poin penting yang terakhir adalah kesepakatan bahwa mereka tidak mau kasus ini dilanjutkan ke tahap selanjutnya yakni meneruskan ke kejaksaan dan pengadilan. Mereka mau kasus ini dihentikan atau tidak dilanjutkan lagi setelah diselesaikan secara kekeluargaan (*restorative justice*). Dalam surat pernyataan itu ada beberapa pihak yang ikut terlibat yakni menyaksikan dan membuat kesepakatan yang dilakukan. Pihak-pihak dimaksud adalah tokoh masyarakat, ketua RT/RW, pihak kelurahan, dan tokoh agama sebagaimana dikemukakan sebelumnya.

e. Pengurusan Selesai dan Kasus Ditutup

Setelah semua tahap di atas dilaksanakan, maka suatu penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia telah selesai. Dalam penyelesaian kasus-kasus tertentu, hubungan antara pihak supir atau pemilik kendaraan dengan pihak korban meninggal dunia menjadi lebih akrab. Dalam Kasus Pertama, pihak keluarga, khususnya saudara-saudara kandung korban, memaafkan supir serta menyatakan menerima supir ini sebagai ‘adik kandung’ mereka, dan orangtua korban menganggap atau menerima pihak supir (pemilik mobil) sebagai ‘anak kandung’ mereka, sebagai pengganti almarhum yang telah meninggal dunia dalam kecelakaan tersebut.

Ada banyak terminologi yang digunakan untuk mendeskripsikan *restorative justice* sebagai sebuah gerakan atau movement, di antaranya: "*communitarian justice, making amends, positive justice, traditional justice, reparative justice, community justice* dan/atau *restorative justice*."¹² Lepas dari perbedaan istilah dan pandangan dalam memaknai *restorative justice*, pada kenyataannya *restorative justice* hari ini tidak saja telah diterima, tetapi bahkan telah dipraktikkan untuk menangani pelbagai konflik dan kasus yang terjadi dalam masyarakat.

¹²UNODC: Handbook of Restorative Justice Programmes, *op. cit.*, hlm. 6.

Praktik *restorative justice* dalam penanganan kasus dimaksud, baik sebagai bagian tak terpisahkan dari penyelesaian melalui SPP maupun di luar SPP, baik terhadap tindak pidana yang dilakukan oleh anak (*juvenile justice*) maupun oleh orang dewasa (*young and adult*),¹³ baik dalam kasus ringan (*minor case/ misdemeanor*) maupun terhadap kasus atau kejahatan serius (*serious case*). *Restorative justice* juga dirujuk sebagai proses untuk menyelesaikan suatu tindak pidana dengan perhatian utama pada akibat yang telah menyebabkan korban di pihak lain, selanjutnya menggugah dan meminta pelaku untuk mengambil tanggungjawab atas perbuatannya itu, dan dalam penyelesaian konflik sering juga melibatkan masyarakat. Dengan demikian, maka proses penyelesaian yang dilakukan menurut mekanisme, prinsip dasar, nilai, paradigma dan filosofi dari *restorative justice* dapat menjelma menjadi sebuah bentuk peradilan yang menghubungkan masyarakat sebagai kesatuan yang menyeluruh dalam bentuk *community justice*.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dipaparkan mengenai Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalulintas Yang Mengakibatkan Korban Meninggal Secara Damai (*Restorative Justice*) Di Kepolisian Resor Kota Kupang Kota, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai Faktor penyebab atau alasan penyelesaian secara damai atau *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia di Kepolisian Resor Kota Kupang Kota adalah Kesadaran hukum masyarakat, Kecenderungan masyarakat untuk mengutamakan perdamaian dan kekeluar-gaan, Wewenang diskresi aparat kepolisian. Praktik penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia dilakukan melalui tahap-tahap Tahap Pendekatan, Tahap Mediasi, Tahap Pembuatan Kesepakatan, Tahap Pelaksanaan Kesepakatan, dan Pengurusan Selesai dan Kasus Ditutup.

Saran

Pemerintah perlu merevisi peraturan kepolisian yang ada agar dapat mengakomodasi penyelesaian secara *restorative justice* kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Penyelesaian secara damai atau Restorative Justice dalam kecelakaan lalu lintas yang sebelumnya dipilah menjadi dua golongan dengan penyelesaian yang berbeda, yakni: *Pertama*, korban luka ringan dapat diselesaikan secara *restorative justice*. *Kedua*,

¹³Gerry Jhonstone: *op. cit.*, hlm. 11. Dinyatakan: “So far, *restorative justice* has operated on the margins of mainstream criminal justice, gaining its strongest foothold in the youth justice system. However, in many countries there is increasing interest in its application to adult offenders.”

korban luka berat, korban yang berpotensi cacat permanen, dan korban meninggal dunia, tidak dapat diselesaikan secara *restorative justice*.

DAFTAR REFERENSI

- Achmad Ali. (n.d.). *Sosiologi hukum: Kajian empiris terhadap pengadilan* (Bab 9: Ramalan terhadap putusan hakim). Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Diantha, I. M. P. (2016). *Metodologi penelitian hukum normatif dalam justifikasi teori hukum* (hlm. 156–169). Jakarta: Prenada Media Group.
- Ibrahim, J. (2005). *Teori dan metode penelitian hukum normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Johnstone, G. (n.d.). *Op. cit.*, hlm. 11. *So far, restorative justice has operated on the margins of mainstream criminal justice...*
- Kunarto. (1996). KAPOLRI: Kesejahteraan perlu ditingkatkan. 65% anggota POLRI tinggal di rumah kumuh. Dalam Kunarto (Ed.), *Merenungi kritik terhadap POLRI, Buku I* (hlm. 427). Jakarta: Cipta Manunggal.
- Mar'at. (1984). *Sikap manusia: Perubahan serta pengukurannya* (Cet. ke-2, hlm. 22–23). Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Margono, S. (2000). *ADR dan arbitrase*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Marzuki, P. M. (2021). *Penelitian hukum* (Cet. ke-15, hlm. 133–180). Jakarta: Kencana, Divisi dari Prenada Media Group.
- Petrus Leo, R., & Manu, N. (1993). *Faktor penyebab kasus pidana tidak sampai pada tingkat pemeriksaan oleh hakim Pengadilan Negeri di Nusa Tenggara Timur* (Laporan akhir hasil penelitian, tidak dipublikasikan). Kupang: Lembaga Penelitian, Universitas Nusa Cendana.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif*.
- Soekanto, S. (1982). *Kesadaran hukum & kepatuhan hukum* (hlm. 159). Jakarta: CV Rajawali.
- Soekanto, S. (1983). *Kesadaran hukum dan kepatuhan hukum* (hlm. 62–72). Jakarta: CV Rajawali.
- Spelt, N. M., & ten Berge, J. B. J. M. (1993). Dalam Hadjon, P. M. Masalah pertanahan dalam peradilan tata usaha negara. *Yuridika, Majalah Fakultas Hukum Universitas Airlangga*, 7(4), 4.

Syahrani, H. R. (2004). *Rangkuman insisari ilmu hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

UNODC. (n.d.). *Handbook of restorative justice programmes*, op. cit., hlm. 6.

van Apeldoorn, L. J. (2004). Dalam Syahrani, H. R. *Rangkuman insisari ilmu hukum* (hlm. 22–23). Bandung: Citra Aditya Bakti.

Wijaya, B. K. dalam Soekanto, S. (1982). *Kesadaran hukum & kepatuhan hukum* (hlm. 159). Jakarta: CV Rajawali.