

Book Chapter

**KECELAKAAN DAN PELANGGARAN LALU LINTAS
DALAM PERSPEKTIF HUKUM PIDANA DI INDONESIA**

Copyright@penulis 2022

Penulis:

Baso Madiong

Muh. Iqram Andi Saputra Ruslan Renggong
I Made Suarma Abd. Haris Hamid
Hasnur Alfitrah Zulkifli Makkawaru
Muh. Nur Parawansyah Mustawa Nur

Editor:

Andi Tira
Almusawir

Tata Letak

Mutmainnah

vi + 56 halaman

18 x 26 cm

Cetakan: 2022

Dicetak Oleh: CV. Berkah Utami

ISBN : 978-623-95415-0-7

Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang
Dilarang memperbanyak seluruh atau sebagian isi buku ini
tanpa izin tertulis penerbit



Penerbit: Chakti Pustaka Indonesia
Jl. Ir. Sutami Ruko Villa Mutiara Indah
Kelurahan Bulurokeng, Kec. Biringkanaya
Makassar - 90241

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan karunia-Nya sehingga *Book Chapter* dengan judul “**Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas Dalam Perspektif Hukum Pidana di Indonesia**” telah terbit. *Book chapter* ini merupakan salah satu luaran dari pelaksanaan Tridarma Perguruan Tinggi pada Program Studi Magister Hukum Universitas Bosowa, yang ditulis oleh beberapa mahasiswa dan tenaga pengajar dan dikemas dalam satu topik.

Keberhasilan penyusunan *Book Chapter* ini tentunya bukan atas usaha penulis saja namun ada banyak pihak yang turut membantu dan memberikan dukungan untuk suksesnya penulisan buku ini. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan baik secara moril ataupun material sehingga buku ini berhasil disusun.

Harapan kami, dengan terbitnya *book chapter* ini, semoga dapat menambah referensi dan dapat digunakan sebagai rujukan oleh berbagai pihak.

Makassar, September 2022

Penyusun

DAFTAR ISI

Prakata	iii
Daftar Isi	v
Chapter 1	
Pertanggungjawaban Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Yang Mengakibatkan Kematian	1
Penulis:	
Muh. Iqram A. Saputra¹, Ruslan Renggong², Baso Madiong³	
Chapter 2	
Analisis Penerapan Hukum Terhadap E-Tilang Dalam Penertiban Lalu Lintas Di Wilayah Kepolisian Resort Pangkajene dan Kepulauan	13
Penulis:	
I Made Suarma¹, Baso Madiong², Zulkifli Makkawaru³	
Chapter 3	
Analisis Hukum Pelaksanaan <i>Restorative Justice</i> Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar ...	29
Penulis:	
Hasnur Alfitrah¹, Ruslan Ranggong², Mustawa Nur³	
Chapter 4	
Analisis Tanggung Jawab Penyedia Jasa Kursus Mengemudi Mobil Terhadap Pengguna Jasa	43
Penulis:	
Muh Nur Parawansyah¹, Zulkifli Makkawaru², Abd Haris Hamid³	

Chapter 1

PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENGAKIBATKAN KEMATIAN

Muh. Iqram Andi Saputra¹, Ruslan Renggong², Baso Madiong³

^{1,2,3} Program Studi Magister Ilmu Hukum, Universitas Bosowa

Email: ikramandisaputra@gmail.com

Abstrak

Banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan korban jiwa menjadi perhatian serius bagi masyarakat dan pemerintah. Longgarnya kedisiplinan berkendara dan kontrol, membuat banyak pengendara yang kurang disiplin serta kurang hati-hati dalam berkendara, sehingga mereka rentan menjadi pelaku dan korban kecelakaan lalu lintas. Unsur kelalaian dalam hal kecelakaan lalu lintas dalam putusan ini didasarkan pada alat bukti yang cukup. Barang bukti tersebut adalah keterangan saksi, ahli, surat, petunjuk dan keterangan terdakwa yang dalam penyidikan masih merupakan keterangan tersangka. Berdasarkan keterangan tersangka dari kasus yang dibahas, maka jika dihubungkan dengan alat bukti lain, dapat disimpulkan bahwa tersangka telah memenuhi unsur kelalaian yang menyebabkan kecelakaan lalu-lintas dan berakibat korban meninggal dunia. Penerapan sanksi telah sesuai dengan Pasal 310 ayat (4) UU RI No. 22 tahun 2009, bahwa perbuatan terdakwa telah dapat dibuktikan secara sah dan meyakinkan memenuhi rumusan tindak pidana yang dilakukan terdakwa, Dengan demikian penerapan pidana mulai dari dakwaan hingga tuntutan kepada terdakwa telah terlaksana sebagai bentuk upaya aparat dalam menjamin kepastian hukum, ketertiban dan perlindungan hukum

Kata kunci: *Kejahatan, Kecelakaan Lalu Lintas, Kematian*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana yang sering digunakan oleh masyarakat untuk melakukan aktifitasnya. Seiring berkembangnya zaman, maka semakin banyak pula alat transportasi yang diperlukan untuk pemenuhan kebutuhan,

dari berbagai macam sarana transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, transportasi darat merupakan transportasi yang dominan digunakan oleh masyarakat. Hal tersebut dikarenakan sarana transportasi darat lebih mendukung mobilitas orang serta barang. Sarana transportasi darat memegang peranan yang sangat penting dalam memperlancar pembangunan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Berlakunya UU berlalu lintas Nomor 22 Tahun 2009 telah membawa perubahan terhadap peraturan sistem transportasi Nasional lalulintas dan kendaraan jalan di Indonesia, UU berlalu lintas dan Angkutan merupakan binaan di bidang berlalu lintas dan angkutan jalan yang akan dilaksanakan secara bersama oleh semua beberapa instansi terkait sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Meningkatnya kendaraan rodah dua hendaknya perlu kesadaran pemakai kendaraan roda dua baik dari segi keamanan dan dari segi ketertiban berlalulintas, namun yang terjadi disini adalah banyaknya ketidak disiplin pengendara terhadap peraturan berlalu lintas. Pemakai jalan raya sering bertindak semaunya dan tidak menghiraukan rambu-rambu peraturan yang berlaku khususnya peraturan berlalu lintas di mana pemakai jalan tersebut diatur dalam UU Berlalu lintas dan Angkutan Jalan No 22 Tahun 2009. Pemakai kendaraan bermotor sering mengabaikan peraturan tersebut, sehingga banyak terjadi kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan, luka berat, bahkan korban jiwa.

Dalam lalu lintas jalan juga dikenal adanya kesengajaan dan kelalaian. Niat atau yang disebut opset adalah salah satu faktor terpenting dalam kebanyakan formalisasi kegiatan kriminal. Jika ada perbuatan kesengajaan, atau yang biasa disebut opzettelijk, sehubungan dengan unsur kesengajaan ini dalam perumusan tindak pidana, unsur kesengajaan ini yang dominan dan perlu dibuktikan, di dalamnya terkandung segala unsur lain yang melatarbelakanginya. Kasus kecelakaan yang diteliti oleh penulis dalam penelitian ini adalah kecelakaan yang terjadi pada hari Rabu tanggal 19. Kejadian : 347 / Pid.Sus / 2019 / PN.Mks Tindak pidana mengendarai mobil dengan pertimbangan yang sembrono. Korban tewas lainnya dijerat dengan pasal lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 310 (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Dalam pasal ini, pelaku dapat dipidana dengan pidana denda sebesar Rp12.000.000,00 (Rp12 juta) sampai dengan 6 tahun, namun Majelis

Hakim Pengadilan Negeri Makassar memvonisnya lima bulan penjara.

Berdasarkan latar belakang yang diberikan, penulis ingin membahas lebih lanjut dan memasukkannya ke dalam risalah. Tesis Analisis Pertanggungjawaban Hukum Tindak Pidana Kecelakaan Berlalu lintas yang Mengakibatkan Kematian

KAJIAN TEORI

A. Teori Pertanggungjawaban Pidana

Van Hamel, mengatakan bahwa pertanggungjawaban pidana adalah keadaan normal dan kematangan psikologis yang membawa tiga macam kemampuan untuk: (a) Memahami arti dan akibat dari perbuatan sendiri; (b) Menyadari bahwa tindakannya tidak dibenarkan atau dilarang oleh masyarakat, dan (c) Menentukan kemampuan untuk bertindak. Selanjutnya dasar adanya suatu tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar pemidanaan pembuatnya adalah asas kesalahan. Artinya pembuat atau pelaku tindak pidana hanya dapat dipidana jika telah melakukan kesalahan dalam melakukan tindak pidana tersebut. Ketika seseorang dikatakan telah melakukan kesalahan adalah masalah pertanggungjawaban pidana.

Menurut Simons, sebagai dasar pertanggungjawaban pidana, ada kesalahan dalam jiwa pelaku dalam kaitannya dengan perilaku yang dapat dihukum dan berdasarkan mentalitas itu pelaku dapat dicela karena perilakunya. Untuk adanya kesalahan pada pelaku, maka harus dicapai dan ditentukan terlebih dahulu beberapa hal yang menyangkut pelaku, yaitu:

- Kemampuan untuk bertanggung jawab;
Kemampuan untuk bertanggung jawab, menurut KUHP, seseorang yang dapat dipidana tidak cukup jika orang itu melakukan perbuatan yang melawan hukum atau melawan hukum, tetapi dalam menjatuhkan pidana orang tersebut harus memenuhi syarat-syarat. Bahwa orang yang melakukan perbuatan itu harus memenuhi syarat bersalah atau bersalah. Dengan kata lain, orang tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban atas perbuatannya, atau dari sudut perbuatannya perbuatannya dapat dipertanggungjawabkan”, disini berlaku sebagai tiada kejahatan tanpa kesalahan.
- Hubungan psikologis antara pelaku dan akibat (termasuk perilaku yang tidak bertentangan dengan hukum dalam kehidupan sehari-hari;
- Dolus dan culpa, rasa bersalah merupakan unsur subjektif dari suatu

kejahatan. Hal ini sebagai konsekuensi pendapatnya yang menghubungkan (menyatukan) *strafbaarfeit* dengan kesesatan. Selengkapnya tentang teks sumber ini diperlukan teks sumber untuk mendapatkan informasi terjemahan tambahan kirim masukan

B. Tindak Pidana Kelalaian Yang Menyebabkan Kematian

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tidak memberikan penjelasan tentang pengertian kelalaian (*culpa*), sehingga secara formal tidak ada penjelasan mengenai apa yang dimaksud dengan kelalaian. Oleh karena itu, pengertian kelalaian harus dicari di dalam pendapat para ahli hukum pidana dan dijadikan sebagai dasar untuk membatasi apa itu kelalaian.

Menurut perkataan Satochid Kertanegara tersebut dapat disimpulkan jika kelalaian terdapat pada seorang pembuat delik *culpa* bila ia berbuat lain dibandingkan dengan perbuatan rata-rata orang yang segolongan dengan pembuat delik.

Syarat untuk dapat dipidananya pembuat delik, selain yang diuraikan oleh Satochid tersebut, maka syarat yang kedua ialah akibat yang dapat diduga atau dibayangkan sebelum pembuat delik berbuat.

Siapakah yang dapat menduga akan timbulnya akibat tersebut Satochid Kertanegara berpendapat bahwa bukan saja si pelaku delik yang dapat menduga atau membayangkan akibat, karena si pelaku *seharusnya dapat membayangkan timbulnya akibat*. Untuk memecahkan masalah tersebut Satochid Kertanegara berpendapat bahwa ukuran orang pandai syaratnya lebih berat, yaitu jika orang yang terpandai itu berbuat lain, maka dapat dikatakan bahwa si pelaku telah berbuat lalai atau alpa.

Mengenai dua ukuran yang telah disebutkan oleh Satochid Kertanegara di atas, maka ada dua patokan yang dapat diambil apabila orang-orang yang termasuk golongan si pelaku itu berbuat lain, yaitu:

1. Si pelaku telah berbuat *schuld* yang mencolok atau *Culpa Lata*, sedang.
2. Dalam hal ini si pelaku telah berbuat kesalahan ringan atau *Culpa Levis*.

Seperti telah diuraikan, bahwa yang dianut oleh doktrin adalah ajaran tentang *culpa lata* yaitu *schuld* yang berat, yang oleh Hoge Raad dalam arrestnya tanggal 21 Nopember 1932 dirumuskan sebagai berikut:

Sedikit banyak merupakan kesalahan disebabkan oleh karena tidak ada kehati-hatian yang mencolok. Syarat kedua *culpa lata* menurut Satochid Kertanegara ialah bahwa akibat yang dapat diduga sebelumnya, yang

membuat perbuatan itu sebagai delik. Kriteria apakah yang dapat digunakan sehingga seorang pelaku delik dapat dikategorikan sebagai dapat menduga atau membayangkan akan timbulnya sesuatu akibat Untuk menentukan hal itu, Satochid Kertanegara menggunakan pegangan sebagai berikut:

Siapakah yang dapat menduga akan timbulnya suatu akibat atau masalah itu, Jika dikatakan si pelakulah yang dapat menduga atau membayangkan akibat atau masalah, maka syarat itu belum cukup, sebab si pelaku tidak hanya saja membayangkan atau menduga timbulnya akibat atau masalah, bahkan ia *seharusnya dapat membayangkan timbulnya itu*. Di dalam hal ini juga dapat dipakai ukuran seperti yang digunakan untuk menentukan akan timbulnya suatu akibat atau masalah atau tidak? Jika ternyata lain-lain orang tidak dapat membayangkannya, maka juga tidak terdapat *culpa*.

Berdasarkan doktrin-doktrin yang telah diuraikan di atas maka menurut M.v.T. dapat disimpulkan bahwa *culpa lata* terdapat pada seseorang pembuat delik jikalau ia:

- a. Kekurangan pemikiran yang diperlukan ;
- b. Kekurangan pengetahuan yang diperlukan, atau
- c. Kekurangan kebijaksanaan yang diperlukan.

Secara teoritis terdapat perbedaan *dolus eventualis* dengan *culpa lata* yang disadari, tetapi dalam praktek sering sukar dibedakan, oleh karena keduanya mengandung pengertian yang sangat abstrak. Hazewinkel-Suringa berpendapat bahwa jika pembuat delik telah memutuskan bahwa ia menghendaki suatu perbuatan, maka padanya terdapat kesengajaan, sekalipun akibat yang tidak diingini belum terwujud. Bilamana ia menghendaki akibat karena tidak menghentikan perbuatannya, dan berharap supaya tidak terjadi, namun kalau terjadi ia menerimanya sebagai resiko, maka kesengajaannya juga tertuju kepada akibat itu. Kesengajaan yang dimaksud ialah *dolus eventualis*. Sebaliknya orang yang mempunyai sikap batin berupa *culpa lata* yang disadari, walaupun ia juga membayangkan kemungkinan akan terwujudnya akibat, tetapi ia meneruskan perbuatannya karena tidak mempercayai akan terjadinya dan andaikata ia menunggu terwujudnya akibat maka ia tidak melakukan perbuatannya.

METODE PENELITIAN

Jenis penyidikan yang digunakan dalam penyidikan ini adalah penyidikan hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah metode

penelitian untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika hukum dari aspek normatif. Penelitian normatif selalu mengambil hukum sebagai sistem norma yang membenarkan pandangan tentang peristiwa hukum. Penyelidikan ini dilakukan dengan tujuan untuk memberikan perdebatan hukum sebagai dasar untuk menentukan apakah suatu kasus benar atau salah dan bagaimana kasus tersebut dilakukan menurut hukum. Sifat penelitian ini adalah analisis deskriptif yang mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan teori hukum yang diteliti. Deskripsi analitis adalah suatu kejadian atau kejadian yang mencari ideal dan bertujuan untuk memberikan data yang paling akurat tentang subjek studi, berdasarkan analisis teori atau aplikasi hukum Metode yang digunakan untuk menggambarkan suatu kondisi atau situasi Aturan.

Data yang digunakan dalam penelitian hukum normatif adalah data sekunder yang diperoleh dari studi kepustakaan. Maka di dalam penelitian hukum normatif yang mencakup data sekunder tersebut yaitu:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang mengikat dengan permasalahan dan tujuan penelitian, yang terdiri dari:
 1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) ;
 2. UUNo.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 3. UU No. 4 Tahun 2004 jo. UU No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman ;
 4. Putusan Pengadilan Negeri Makassar No.347/Pid.Sus/2019/PN.MKS.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti Buku-Buku, Makalah, Internet, Hasil- Hasil Penelitian, Jurnal Hukum, Rancangan Undang-Undang, Hasil Karya dari Kalangan Para Ahli Hukum, serta Dokumen-Dokumen Lainnya.
- c. Bahan hukum tersier, yakni bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder antara lain Kamus Hukum, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, dan Ensiklopedia.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Lapangan (*field research*) yaitu penelitian yang dilakukan dengan menggunakan teknik pengumpulan data melalui wawancara langsung dengan pihak-pihak terkait dalam hal ini Hakim dan Panitera yang menangani perkara sehubungan dengan penulisan ini, Penelitian Kepustakaan (*library research*)

yakni penelitian yang dilakukan guna mengumpulkan sejumlah data dari berbagai literature yang ada yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

Metode pengolahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif, yaitu dengan mempelajari dan menganalisa data sekunder yang relevan dengan topik penelitian. Kegiatan ini diharapkan akan dapat memudahkan dalam menganalisis permasalahan yang akan dibahas, menafsirkan dan kemudian menarik kesimpulan. Peraturan perundang-undangan dianalisis secara kualitatif dengan menggunakan logika berpikir dalam menarik kesimpulan yang dilakukan secara deduktif, yang pada akhirnya dapat menjawab permasalahan penelitian ini.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Unsur kelalalaian dalam perkara kecelakaan lalu lintas dalam putusan No.347/pid.sus/2019/PN.Mks

Berawal ketika pada hari rabu tanggal 19 Desember 2018 Sekitar pukul 15.30 Wita bertempat di Jl. Kima 3 Kota Makassar korban IKBAL mengemudikan mobil truck bersama dengan saksi ABD. RAHMAN, hendak pulang ke rumah di Jl. Kapasa Raya Makassar Melalui Jl. Kima 3 Makassar di perjalanan melihat saksi ANCE sementara memperbaiki mobilnya, lalu saksi ABD. RAHMAN menyuruh korban menghentikan mobilnya dan parker agak jauh kedepan. Kemudian saksi ABD. RAHMAN dan saksi ANCE masuk kedalam mobil truck fudo depan roda belakang sebelah kiri, sementara ANCE mengerjakan as blok mobilnya dibagian tengah bawah dan korban masuk ke kolong mobil truck fuso tepatnya di depan roda belakang kanan.

Tiba-tiba muncul mobil dump truck yang dikemudikan terdakwa yang dalam keadaan mengantuk langsung menabrak mobil truck fuso dari arah belakang sehingga mobil truck fuso terdorong kedepan sekitar 15 (lima belas) meter sementara korban masih berada dibawah kolong mobil truck fuso tersebut, korban akhirnya mengalami luka-luka dan meninggal ditempat kejadian sebagaimana keterangan kematian Nomor : 474/06/KET-MT/KKR/XII/2018 tanggal 20 Desember atas nama IKBAL, yang dibuat dan ditandatangani oleh lurah Kapasa Raya NURAENY, SE

Bahwa akibat kecelakaan tersebut korban IKBAL mengalami luka dan meninggal dunia sebagaimana hasil Visum et Repertum : VeR : 800.43/ 38 XII 2018 yang dibuat dan di tandatangani oleh Dr DENNY MATHIUS M.kes, SP.F Dokter pemeriksa pada RUSD kota Makassar dengan Kesimpulan Hasil

Pemeriksaan :

- Telah dilakukan Pemeriksaan terhadap korban IKBAL, Laki-laki dengan nomor rekam medik dua lima delapan tiga tujuh delapan pada hari rabu, tanggal Sembilan belas bulan desember tahun dua ribu delapan belas, pada pukul tujuh belas lewat dua puluh dua menit waktu Indonesia bagian tengah, Bertempat di IGD Rumah Sakit Umum Daerah Kota Makassar, dari hasil pemeriksaan ditemukan keluar darah dari hidung dan telinga kiri, luka lecet gores pada pinggang kanan dan lutut kiri akibat trauma benda tumpul yang sangat kuat.
- Penyebab kematian korban tidak dapat ditentukan tanpa otopsi namun adanya pendarahan pada kepala belum dapat disingkirkan sebagai penyebab kematian.

Pembatasan unsur-unsur suatu tindak pidana merupakan langkah (*limitive*) pembatasan guna memperoleh kejelasan makna dari suatu tindak pidana. Hal ini penting mengingat tindak pidana akan berkaitan langsung dengan pertanggungjawaban pidana. Apabila seseorang telah melakukan suatu tindak pidana, belum tentu dapat dipidana karena masih harus dilihat apakah orang tersebut dapat dipersalahkan atas perbuatan yang telah dilakukannya sehingga orang tersebut dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana. Dapat diartikan bahwa seseorang dapat dipidana suatu tindak pidana, maka orang tersebut tidak saja telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi juga terdapat unsur kesalahan dalam perbuatannya dan juga pelaku tindak pidana tersebut telah memenuhi unsur kesanggupan untuk bertanggung jawablah.

a. Unsur-unsur dalam perkara ini yaitu:

Unsur bersifat objektif yang meliputi :

1. Perilaku manusia, yaitu perilaku positif atau negatif yang menimbulkan kejahatan.
2. Akibat perbuatan manusia, yaitu akibat kerusakan atau bahaya bagi kepentingan umum yang harus ada sesuai dengan norma hukum untuk dapat dipidana.
3. Dalam konteks aksi, kondisi ini bisa terjadi saat aksi dieksekusi.
4. Sifat ilegalitas dan bagaimana menghukum aktivitas ilegal jika ilegal. Barangnya subjektif

Ini adalah tanggung jawab orang yang melanggar hukum pidana, yang berarti bahwa pelanggar harus bertanggung jawab. Sejalan dengan itu, menurut R. Tresna karya Martiman Prodjohamidjojo, jika suatu perbuatan baru memenuhi beberapa faktor, maka dapat disebut perkara pidana. Elemen-elemen ini adalah:

1. adanya tindakan manusia.
2. Hukum sesuai dengan apa yang tercantum dalam ketentuan perundang-undangan.
3. Orang yang melakukannya terbukti bersalah.
4. Perbuatan yang melawan hukum.
5. Perbuatan itu akan dihukum dalam undang-undang.

Ad.1. Unsur Setiap Orang:

Perlu diingat bahwa yang dimaksud dengan "siapa saja" di sini adalah orang perseorangan atau kelompok yang dapat melakukan tindak pidana dan dimintai pertanggungjawaban atas perbuatannya.

Ad.2. Unsur Mengemudikan Kendaraan Bermotor Yang Karena Kelalaiannya

Menimbang bahwa dari pemeriksaan di sidang para saksi, surat-surat, petunjuk-petunjuk dan petunjuk serta alat bukti yang dihadirkan di sidang adalah sebagai berikut:

Bahwa pada waktu dan tempat tersebut di atas dimulai pada hari Rabu tanggal 19 Desember 2018 sekitar pukul 15.30 WITA bertempat di Jl. kima 3 kota makassar Korban IKBAL sedang mengendarai truk bersama saksi ABD. RAHMAN, hendak pulang di Jl. Kapasa Raya Makassar Via Jl. Kima 3 Makassar dalam perjalanan melihat saksi ANCE saat memperbaiki mobilnya, kemudian saksi ABD. RAHMAN memerintahkan korban untuk pergi ke depan mobil dan memarkirnya agak jauh.

Ad.3. Unsur yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia

Arti kematian di sini adalah sebagai berikut.

- Kematian orang-orang di sini sama sekali tidak dimaksudkan oleh terdakwa.
- Kematian adalah akibat kecerobohan dan kelalaian terdakwa.terdakwa;
- Penerapan Sanksi Pidana dalam Putusan Nomor 347/pid.sus/2019/PN.mks

Dalam Putusan Nomor 347/pid.sus/2019/PN.mks terdakwa dijerat dengan biaya subsidi kumulatif sebagai berikut, Pertama: Utama: Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Subsidiary : Pasal 310 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan melihat beberapa fakta tersebut mengenai tindak pidana yang dilakukan oleh Usman Dg Sijaya alias Bombang Dg Sijaya yang kemudian mengacu pada pertimbangan hukum hakim mengikuti hasil analisis di atas, penulis berpendapat bahwa putusan hakim dalam perkara Putusan nomor 347/pid.sus/2019/PN.mks.

Terhadap Terdakwa sudah sepatutnya dan sesuai dengan prosedur dalam penegakan hukum pidana dimulai dengan tahap merinci tempat dan waktu atau tempat dan waktu terjadinya tindak pidana yang diperoleh dari kedudukan perkara, yang kemudian telah didakwakan secara cermat oleh penuntut umum dengan subsidair. kepada terdakwa dengan pengenaan Pasal 310 ayat 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Terhadap pertimbangan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Makassar, terdakwa yang melakukan tindak pidana kelalaian akan diperiksa terlebih dahulu dan dipertimbangkan oleh Majelis Hakim apakah perbuatan yang didakwakan terhadap terdakwa telah memenuhi unsur Pasal 310 ayat (4) UU LLAJ yang didakwakan.

a. Barang Bukti

Barang bukti yang diajukan didepan persidangan berupa:

- 1 (satu) Unit Mobil Dumper Truck Mitsubishi No.B 9016 TWV ;
- 1(satu) Unit Mobil Truck Fuso Mitsubishi No. DD 8704 LC;
- STNK Mobil Dumper Truck Mitsubishi ;
- 1 (satu) Lembar SIM BII Umum

c. Hasil Penyidikan :

Dari hasil penyidikan, bahwa perbuatan terdakwa terbukti secara sah dan meyakinkan memenuhi rumusan tindak pidana yang didakwakan dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009

d. Tuntutan Penuntut Umum

- 1) Berdasarkan uraian tersebut di atas, dan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehubungan dengan perkara ini, maka Jaksa Penuntut Umum pada Kejaksaan Negeri

Makassar, patut untuk menjatuhkan putusan terhadap terdakwa sebagai berikut:

- 2) sebuah. Menyatakan Terdakwa Usman Dg. Sijaya Alias Bombang Dg. Sijaya, telah terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Karena kelalaiannya mengakibatkan matinya orang lain";
- 3) Hukuman Terdakwa Usman Dg. Sijaya Alias Bombang Dg. Sijaya, dengan pidana penjara 5 (lima) bulan;
- 4) menetapkan jangka waktu penahanan yang telah dijalani oleh Terdakwa untuk dikurangi seluruhnya dari pidana yang dijatuhkan;
- 5) Menetapkan bahwa Terdakwa tetap dalam tahanan;
- 6) Barang bukti yang dipesan berupa:
 - 1 (satu) Unit Mobil Dumper Truck Mitsubishi No.B 9016 TWV ;
 - 1 (satu) Unit Mobil Truck Fuso Mitsubishi No. DD 8704 LC ;
 - STNK Mobil Dumper Truck Mitsubishi ;
 - 1 (satu) Lembar SIM BII Umum Tas nama Usman DG. Sijaya Dikembalikan kepada pemiliknya ;
- 7) Membebaskan kepada Terdakwa dibebani membayar biaya perkara sebesar Rp.2.000.-(dua ribu rupiah);

PENUTUP

Simpulan

Dari uraian masalah yang penulis kemukakan dan pembahasannya, baik berdasarkan teori maupun berdasarkan data yang penulis peroleh di Pengadilan Negeri Makassar, penulis menyimpulkan bahwa dalam putusan no. 347/PID.SUS/2013/PN.Mks,

1. Unsur kelalaian dalam hal kecelakaan lalu lintas dalam putusan ini didasarkan pada alat bukti yang cukup. Barang bukti tersebut adalah keterangan saksi, ahli, surat, petunjuk dan keterangan terdakwa yang dalam penyidikan masih merupakan keterangan tersangka. Berdasarkan keterangan tersangka dari kasus yang dibahas, jika dikaitkan dengan alat bukti lain maka dapat disimpulkan bahwa tersangka telah memenuhi unsur kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan korban meninggal dunia.
2. Penerapan sanksi sesuai dengan Pasal 310 ayat (4) UU RI No. 22 Tahun 2009, bahwa perbuatan terdakwa telah terbukti secara sah dan

meyakinkan memenuhi rumusan tindak pidana yang dilakukan oleh terdakwa;

Dengan demikian, penerapan tindak pidana dari dakwaan terhadap terdakwa telah dilakukan sebagai bentuk upaya aparat untuk menjamin kepastian hukum, ketertiban dan perlindungan hukum terhadap terdakwa yang telah melakukan tindak pidana dan sebagai wujud penegakan hukum pidana di sistem keadilan kriminal.

Saran

1. Perlu kesigapan dari aparat penegak hukum mulai dari penyidik, Jaksa Penuntut umum dan hakim dalam memutuskan perkara terlebih dahulu mempertimbangkan dampak yang ditimbulkan dari perbuatan seseorang yang melakukan tindak pidana
2. Aparat penegak hukum dan Peradilan di Indonesia harus lebih berani menghukum para terdakwa dengan hukuman yang lebih berat agar menimbulkan efek jera kepada terdakwa yang melakukan tindak pidana melawan hukum.

REFERENSI

- Hamel, Van, *Inleiding tot de studie van het Nederlandse Strafrecht*, De Erven F.Bohn, Haarlem, Gebr. Belinfante, Gravenhage, 1927
- Hamel, Van, 1993, *Sistem Pidana dan Pemidanaan Indonesia*, Jakarta : Pradnya Paramita.
- Hazewinkel-Suringa, 1983, *.Inleiding Tot De Studie van het Nederlandse Strafrecht*.Bewerkt door Mr.J. Remmelink. Zesde druk. H. D. Tjeenk Willink BV. Groningen.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
- Prodjohamidjojo, 1997, Martiman, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Jakarta : PT. Pradnya Paramita.
- Simons, *Leerboek van het Nedrelandse Strafrecht*, P. Noordhoff N.V., Groningen – Batavia, 1937.
- UUNo.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- UUNo. 4 Tahun 2004 jo. UU No. 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman
- Waluyo,Bambang, 2000, *Pidana dan Pemidanaan*,Jakarta:Sinar Grafika.

Chapter 2

ANALISIS PENERAPAN HUKUM TERHADAP E-TILANG DALAM PENERTIBAN LALU LINTAS DI WILAYAH KEPOLISIAN RESORT PANGKAJENE DAN KEPULAUAN

I Made Suarma¹, Baso Madiong², Zulkifli Makkawaru³
^{1,2,3} Program Studi Magister Ilmu Hukum, Universitas Bosowa
Email: Imadesuh44@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bermaksud untuk memilih penggunaan e-pass kepada pelanggar lalu lintas di Polres Pangkep, Sulawesi Selatan dan faktor-faktor apa saja yang menghambat pemanfaatan e-pass untuk mengelola pelanggar di wilayah Pangkep, Sulawesi Selatan. Metode penilaian yang digunakan adalah penelitian Hukum Normatif Empiris. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendekatan yang paling terkenal untuk menerapkan pedoman E-Tilang dalam penyelesaian tindak pidana lalu lintas dikoordinasikan oleh Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sungai adalah tempat di mana polisi telah memberi label sebenarnya (buat pada tilangnya clear), selanjutnya Polisi memasukkan kembali data tersebut ke dalam aplikasi E-Tilang yang terdapat di dalam handphone polisi yang berjaga-jaga dan telah difasilitasi dengan server E-Tilang Polri Korlantas (Mabes Polri) sesuai data pelanggar termasuk nomor tilang. Faktor penghambat yang mempengaruhi kecukupan aplikasi pelabelan antara lain Sumber Daya Manusia, Intensitas Sosialisasi E-Ticket, Mekanisme Pelayanan Aplikasi E-Ticketing, dan Sarana dan Prasarana .

Kata kunci: *E- Tilang, Penertiban, Lalu Lintas*

PENDAHULUAN

Pemolisian siklus untuk membawa keadilan pada kenyataan saat ini. Pemolisian pelanggar hukum Indonesia mengacu pada teknik standar keaslian yaitu menegur sehingga dapat berdampak pada hambatan bagi pelaku pelanggaran pedoman, termasuk pengendalian pelanggaran lalu lintas.

Lalu lintas dan transportasi jalan merupakan hal mendasar dalam memperluas fleksibilitas sosial lingkungan. Lalu lintas dan transportasi jalanan sangat dekat dengan lingkungan, sehingga setiap orang terus berjuang dengan berbagai kepentingan. Sebagai klien jalan raya, tidak adanya disiplin adalah alasan yang signifikan untuk kecelakaan mobil. Jelas telah menjadi pola di lingkungan sekitar bahwa orang-orang baru merasa bahwa mereka telah mengabaikan peraturan lalu lintas jika pelanggar dilacak oleh petugas.

Tindak pidana lalu lintas yang paling banyak adalah pelanggaran marka, rambu lalu lintas dan lampu lalu lintas, misalnya melarang berhenti, meninggalkan tempat tertentu, menerobos lampu merah, tanpa laporan kendaraan dan perlengkapannya, dan lain-lain. Pelanggaran ini sering terjadi pada jam sibuk ketika lingkungan di jalan meningkat. Pelanggaran lalu lintas kriminal tidak dapat ditoleransi karena sebagian besar kecelakaan kendaraan disebabkan oleh bagian manusia dari klien jalanan yang tidak dapat membantu bertentangan dengan peraturan lalu lintas. Meskipun demikian, penyebab selain variabel manusia belum ditemukan, seperti ban pecah, rem dibom, bukaan dan lain-lain.

Dampak yang ditimbulkan oleh pelanggaran lalu lintas luar biasa sampai-sampai metode dan langkah-langkahnya seharusnya juga mendorong struktur, kerangka kerja, dan bagian yang berwenang untuk persetujuan yang sah dan lebih baik dari pelanggaran kecil tertentu. Cara dan teknik ini sebenarnya membuat minat dan lalu lintas lancar. Dengan menggarisbawahi sudut pandang yang sah sebagai pemahaman yang halal bagi pelanggar lalu lintas, sudah sewajarnya bagi pengguna jalan atau pengguna jalan untuk mengikuti pilihan lalu lintas agar tidak melakukan pelanggaran. Dalam mengurangi jumlah pelanggaran kemacetan jam sibuk dan akibat yang muncul dari terjadinya pelanggaran ringan, Polri telah melakukan berbagai upaya dan kegiatan, baik preventif maupun sulit untuk menambah pengamanan, bantuan pemerintah, permintaan, dan kelancaran lalu lintas. Meski demikian, pelanggaran lalu lintas sering terjadi dan tentunya menjadi kekhawatiran bagi semua orang.

Jumlah kasus penandaan terus berubah dari satu tahun ke tahun yang mungkin bertambah. Kasus-kasus yang begitu banyak ini harus diselesaikan melalui siklus hukum yang layak dengan tujuan agar tidak ada pengumpulan kasus-kasus penandaan yang merupakan ujian sekaligus bobot di pengadilan. Rendahnya konsistensi masyarakat terhadap Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentu saja menjadi keresahan bagi kepolisian, termasuk Polres Pangkep.

Untuk mempermudah dalam melakukan pemilahan informasi tingkat tindak pidana lalu lintas di Indonesia khususnya di Kabupaten Pangkep, Provinsi Sulawesi Selatan dan Pemerintah Kabupaten Pangkep menerapkan kerangka Penegakan Pelanggaran Lalu Lintas dengan penggunaan E-Ticket. Eksekusi ini dapat bekerja dengan bermacam-macam informasi kepribadian untuk setiap tindak pidana lalu lintas. Tidak hanya untuk daerah setempat. E-tiket juga direncanakan untuk mengurangi pelanggaran yang dilakukan oleh orang-orang ugal-ugalan atau biasa disebut tempat teduh. Kasus pelunasan yang terjadi di jalan raya yang meresahkan dan membuat para pelaku pelanggaran tidak memenuhi standar yang telah berlaku, kekurangan hukum menurut daerah setempat disebabkan oleh adanya kerukunan di tempat.

Pelaksanaan E-Ticket membuat berbagai informasi setiap pelanggaran lalu lintas menjadi lebih sederhana, yang seharusnya dapat ditemukan dalam UU No 22 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Dalam ayat 272 UU LLAJ disebutkan bahwa “untuk membantu pelaksanaan dakwaan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan perangkat elektronik”. Hasil dari penggunaan alat elektronik ini dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Yang dimaksud dengan "perangkat keras elektronik" adalah alat perekam episode untuk menyimpan informasi. Selain itu juga diarahkan dalam PP No. 80 Thn 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam ayat 23 yang menyatakan bahwa “Pelaksanaan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertumpu pada penemuan-penemuan di proses Inspeksi Kendaraan Mekanik di Jalan dan laporan.

Eksekusi E-Tilang merupakan lompatan ke depan bagi Polri dan Pemerintah Kabupaten Pangkep yang baru-baru ini dilakukan di Kabupaten Pangkep. Meski demikian, dalam pelaksanaannya, ada saja kendala yang dilirik oleh Polres Pangkep, salah satunya adalah organisasi yang belum sepenuhnya beroperasi sempurna dan beberapa klien jalanan yang kurang fokus saat berada di parkway.

Mencermati klarifikasi di atas, juga menunjukkan bahwa kasus tindak pidana lalu lintas membutuhkan pendekatan yang lebih produktif untuk mengelola dan menegakkan hukum. Selanjutnya patut disyukuri dengan

kemajuan inovasi, saat ini terjadi digitalisasi di bidang kepolisian pelanggaran peraturan transit yang dikenal dengan E-Ticket. Sistem e-tiang saat ini aktif di seluruh Indonesia, banyak yang masih belum menyadari pelaksanaannya kadang-kadang.

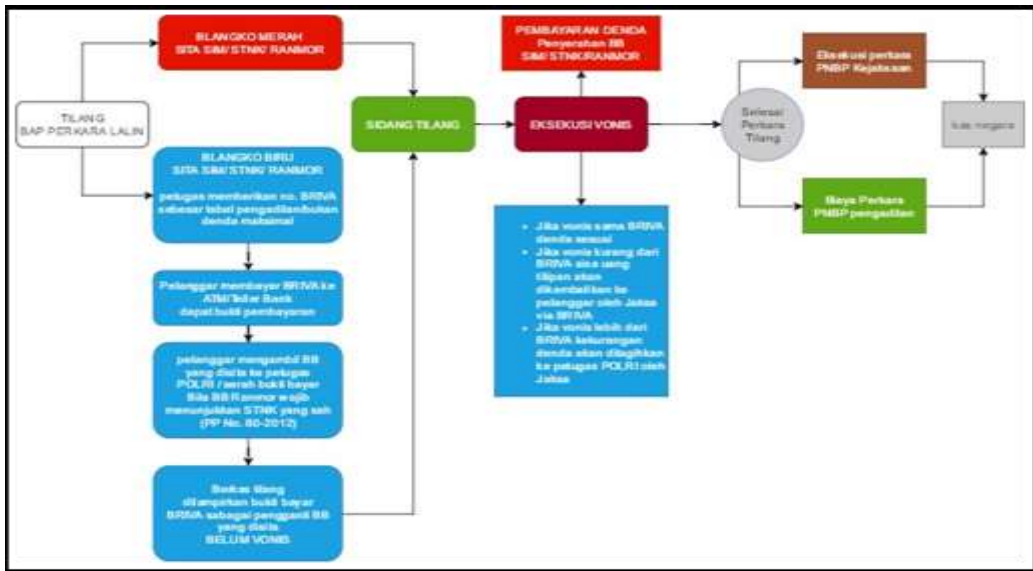
METODE PENELITIAN

Jenis pemeriksaan yang digunakan dalam eksplorasi ini adalah eksplorasi yang halal. Eksplorasi yang sah adalah strategi pemeriksaan yang mencari hukum dalam pasal yang asli, kemudian melihat bagaimana hukum itu berfungsi di mata masyarakat, kemudian menggunakan teknik penelitian, semacam eksplorasi yuridis observasional. Pengumpulan data dilakukan di Wilayah Kepolisian Resort Pangkajene Dan Kepulauan. Sumber informasi utama adalah hasil wawancara dengan informan yang bekerja di Wilayah Kepolisian Resort Pangkajene Dan Kepulauan. Tahap kedua yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari Perangkat hukum primer, sekunder dan tesier. Tergantung pada sifat penelitian dan bahan penelitian, semua informasi yang tersedia akan dianalisis dengan cermat, dengan bantuan data yang dikumpulkan diurutkan menurut kategorinya dan dijelaskan dalam pencarian jawaban atas pertanyaan penelitian. Dengan menggunakan metode reduksi, kesimpulan dari analisis numerik merupakan hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Penerapan E-Tilang terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas di Polres Kabupaten Pangkep Sulawesi Selatan

Penilangan yang dilakukan di ranah Polres Pangkep itu dilakukan oleh petugas Satlantas yang melakukan penangkapan terhadap pelanggar lalu lintas. Pelanggaran yang dilakukan bermacam-macam, misalnya mengabaikan lampu APIL (Traffic Signaling Device), tidak menyampaikan laporan mengemudi secara keseluruhan, tidak memakai topi, dan lainnya.



Gambar 1 Mekanisme Perkarat Tilang Polri

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan Bp AKP Ali Arjun di Polsek Pangkep pada tanggal 14 Januari 2022, menurut sumber, proses penegakan hukum E-Tilang di wilayah hukum Polres Pangkep sudah dilakukan oleh petugas lalu lintas dan berpedoman pada UU No 29 Thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Polisi yang telah mengeluarkan surat tilang kepada pelanggar lalu lintas akan memberikan dua jenis surat kepada pelanggar. Huruf pertama berwarna merah adalah sistem tiket manual seperti yang dijelaskan pada Gambar 2



Gambar 1 Surat Tilang Manual
Sumber Diolah dari data di Polres Pangkep

Dimana nanti si pelanggar akan diberikan surat tilang berwarna merah seperti pada gambar 1 dan akan dibawa ke Pengadilan untuk persidangan. Persidangan yang dilakukan disini adalah dengan cara cepat, ringan, biaya murah, dan tidak butuh pembuktian. Setelah pemeriksaan pendahuluan, surat tersebut akan digunakan untuk membayar denda dan mengembalikan barang bukti yang disita seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) atau STNK di Kejaksaan.

Eksekusi E-Tilang di lingkungan Polres Pangkep, jelas memiliki kerangka tersendiri. Sistem tilang sendiri adalah titik dimana polisi telah melakukan tag secara fisik (menulis pada clear tiket), kemudian pada titik tersebut polisi memasukkan kembali informasi tersebut ke dalam aplikasi E-ticket yang ada pada handphone yang bertempat dengan polisi yang saat ini waspada dan sudah berkoordinasi dengan server E-ticket. Surat tilang Korlantas Polri sesuai keterangan pelanggar termasuk nomor tilang, sebagaimana tergambar pada garis besar 1. Jadi kerangka data setiap pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi di jalan tol harus menjadi alasan untuk melakukan penindakan terhadap pelanggaran tersebut. pada tahap selanjutnya, menyiratkan bahwa data pelanggaran yang telah dilakukan setiap individu harus terus diakui oleh setiap polisi yang membuat tilang.



Gambar 3. Mekanisme Informasi E-Tilang

Sumber : Polres Pangkep

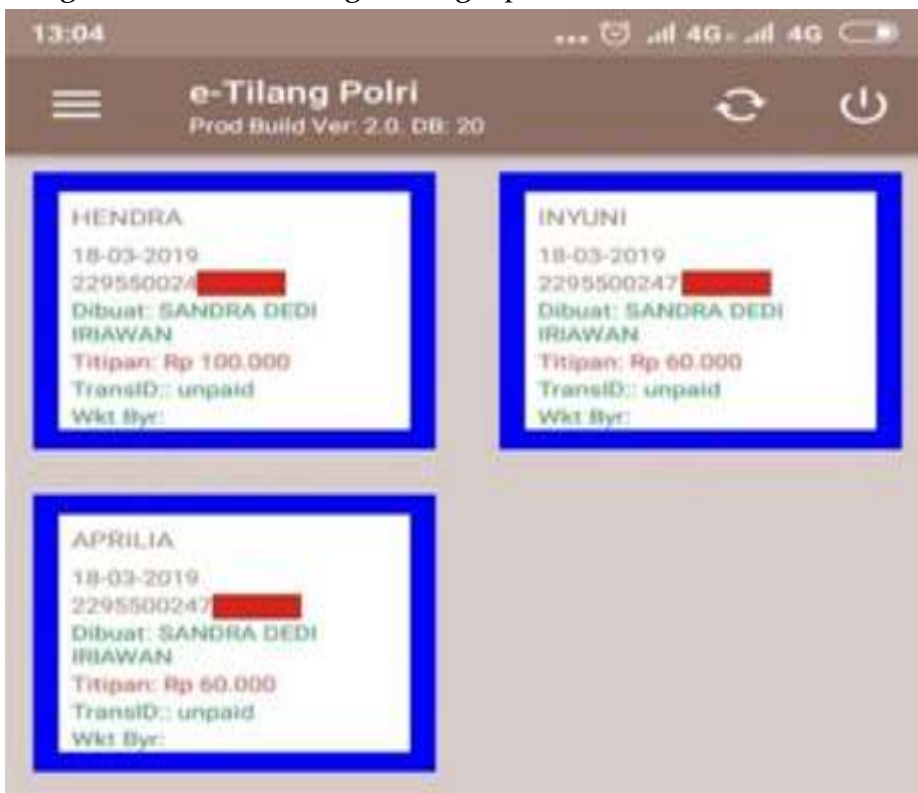
Terkait dengan sistem informasi, E-Tilang mempunyai mekanisme alur informasinya sendiri, sebagaimana dijelaskan pada gambar 3. Bagan tersebut menjelaskan bahwa data tilang yang masuk ke server korlantas, nantinya akan terhubung secara otomatis ke BRI.

Sistem berikut ini ketika efektif disimpan akan muncul nomor BRIVA dari BRI, kemudian server E-Tilang akan mengirimkan peringatan berapa banyak uang yang disimpan untuk denda yang dapat dibayarkan di bank seperti yang ditampilkan pada Gambar 4 di samping pasal apa yang diabaikan

oleh pelanggar. Setelah membayar denda tiket (belum dihukum), bukti tiket dapat ditukar dengan uang tunai yang disimpan.

Pelanggar yang telah menyelesaikan cicilan dapat kembali ke Pos Polisi untuk mengambil kembali produk yang disita dengan menunjukkan konfirmasi cicilan denda kepada polisi lalu lintas. Pelanggar tidak harus menghadiri pengadilan untuk menyelesaikan interaksi awal. Informasi pelanggar kemudian dikirim ke luar pengadilan untuk mendapatkan pilihan juri, setelah itu Jaksa mengeksekusi permintaan/pilihan tiket, kemudian, pada saat itu, pelanggar akan mendapatkan peringatan yang berisi permintaan/pilihan penandaan dan cadangan yang diberi tag sisa dengan asumsi ada sisa dari cicilan denda tiket.

Akan tetapi E-Tilang mempunyai jangka waktu kadaluarsa pembayaran, yaitu hanya berlaku tiga sampai lima hari. Apabila telah melampaui batas yang ditentukan yaitu tiga sampai lima hari dan sudah kadaluarsa, maka pelanggar tadi harus menjalani proses sidang, dan barang-barang sitaan milik pelanggar dari pihak kepolisian akan diserahkan kepada Kejaksaan. Kepolisian Polres Pangkep saat menjalankan operasi tilang gabungan, akan melakukan kerja sama dengan Dinas Perhubungan Pangkep.



Gambar 4 Server Polres Pangkep

Kelebihan dari sistem E-Tilang sendiri adalah memudahkan pelanggar yang tidak berdomisili di wilayah hukum Polres Pangkep. Apabila ada seseorang yang berkunjung ke Pangkep dari luar kota, dan melakukan pelanggaran lalu lintas, maka pelanggar tersebut dapat memilih dengan sistem E-Tilang, karena dengan menggunakan E-Tilang, pelanggar dapat membayar toko denda tanpa melalui pendahuluan.

E-tiket sampai saat ini terkait dengan sistem pelaksanaannya bisa sangat lancar dan tidak mengalami banyak kendala, kendala yang terjadi biasanya diakibatkan oleh blunder pada server traffic light yang berhubungan dengan handphone polisi tersebut, pada jika tidak ada kesalahan asosiasi, tidak ada halangan.

Seseorang yang mengabaikan standar atau pedoman yang telah dibuat dan ditetapkan oleh kepolisian, dapat dikenakan sanksi terhadap pelanggarnya. Persetujuan yang diberikan diharapkan dapat memberikan dampak hambatan, sebagai suatu disiplin kepada pelanggar atas apa yang telah dilakukannya, mengingat ia telah mengabaikan prinsip-prinsip atau pedoman-pedoman tersebut. Persetujuan yang diberikan seharusnya memiliki pilihan untuk memberikan perhatian dan dampak hambatan, dengan tujuan agar nantinya pelanggar tidak melakukan atau mengulangi kegiatannya. Secara rutin, perbedaan dapat dibuat antara dukungan pasti yang merupakan penghargaan, dan persetujuan negatif sebagai disiplin. Pada umumnya jenis disiplin dalam peraturan pidana misalnya denda dan pemukulan.

Mengingat efek samping dari pertemuan yang telah dipimpin oleh para ilmuwan dengan Bapak AKP Ali Arjun di Polres Pangkep pada tanggal 15 Januari 2022, menurut narasumber terkait dengan pelimpahan tilang dari kepolisian ke pengadilan menggunakan ketentuan KUHAP seperti aspek tipiring. Berkas secara fisik dilimpahkan ke pengadilan sesuai ketentuan bila sudah membayar uang titipan denda dilampirkan bukti bayar atau struk atm dari bank BRI, untuk eksekusi denda oleh kejaksaan setelah putusan sidang.

Peraturan Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, memuat berbagai persetujuan bagi pelanggar lalu lintas, hal ini dilakukan sebagai upaya untuk mengurangi sendiri tindak pidana lalu lintas. Dalam pengaturan pidana terdapat dua macam kegiatan, yaitu perbuatan salah dan pelanggaran. Kuasa tindak pidana lalu lintas ini karenanya dikenang sebatas pengaturan pidana.

Sanksi yang diberikan kepada pelanggar lalu lintas atau secara keseluruhan disinggung sebagai “tiket”. Misalkan Polisi Lalu Lintas langsung melihat episode ketika klien jalanan mengabaikan lalu lintas. Kemudian, pada saat itu, polisi memiliki hak istimewa untuk menindak pelanggar lalu lintas, dengan pengaturan sesuai peraturan terkait.

Penggunaan Endosemen E-Ticket di lingkungan Polres Pangkep sendiri merupakan titik dimana seseorang kedatangan melakukan tindak pidana lalu lintas, hukumannya berupa tilang dari polisi. Sesuai ketentuan, pelanggar akan diberikan pilihan untuk memilih tiket manual atau tiket elektronik.

Pelanggar yang telah menyelesaikan tiket manual atau tiket elektronik, nantinya akan dikenakan denda pelanggaran. Denda untuk pergeseran pelanggaran yang sebenarnya, bergantung pada pelanggaran apa yang diabaikan oleh klien jalanan. Macam-macam tindak pidana lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara roda dua adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Roda Dua Tahun 2020-2021

NO	KEJATUAN	JUMLAH PELANGGAR	JENIS PELANGGARAN YANG DILAKUKAN								
			HELM	KELENGKAPAN KENDARAAN	SURAT SURAT	BONGCENG LEBIH DARI 1 ORANG	MARKA RAMBU	MELAWAN ARUS	ANAK DIBAWAH UMUR	GUNAKAN HP	KECEPATAN
1	2019	25902	1600	551	9911	28	11545	1489	541	157	0
2	2021	23763	1606	461	4362	61	12514	4104	548	137	0

Tabel 2. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Roda Empat Tahun 2020-2021

NO	TAHUN	JUMLAH PELANGGARAN	JENIS PELANGGARAN YANG DILAKUKAN								
			KECEPATAN	MUATAN	KELENGKAPAN KENDARAAN	SURAT SURAT	SAFETY BELT	MARKA RAMBU	MELAWAN ARUS	ANAK DIBAWAH UMUR	GUNAKAN HP
1	2019	1729	0	35	0	262	153	1136	22	0	121
2	2021	1702	0	44	0	57	200	1283	0	0	118

Berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa tingkat pelanggaran lalu lintas terbesar dilakukan oleh pengendara roda dua, dan untuk pelanggaran yang sering dilakukan adalah melanggar marka rambu, selanjutnya pelanggaran yang sering dilakukan adalah tidak mempunyai surat kelengkapan berkendara seperti SIM dan STNK . Pelanggaran yang terjadi pada saat tahun 2017 sejak pertama E-Tilang berlaku di Pangkep, dan selanjutnya berlanjut di tahun 2019 mengalami jumlah peningkatan

pelanggaran lalu lintas untuk kendaraan roda dua dan ditahun 2021 jumlah peningkatan pelanggaran lalu lintas mengalami penurunan.

Berdasarkan tabel tersebut diatas Dapat disimpulkan bahwa jenis pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengemudi adalah roda empat adalah melanggar marka rambu. E-Tilang yang berlaku sejak Februari 2017-2019 memberikan dampak juga terhadap pengendara roda empat, di tahun 2021 yang mengalami penurunan tingkat pelanggaran lalu lintas.

Tabel 3. Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2020-2021

NO	TAHUN	E-TILANG	MANUAL	JUMLAH TILANG
1	2019	7.200	13.045	20.245
2	2021	22.464	7.445	29.909

Berdasarkan tabel tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa sejak tahun 2019 sampai dengan tahun 2021 mengalami peningkatan tingkat pelanggaran lalu lintas.

Denda yang di terapkan pada kasus pemberian sanksi Elektronik Tilang panduan dendanya diperoleh dari pengadilan, pada kasus tersebut namun apabila hakim di pengadilan sudah memutuskan, barulah kasus tersebut bisa dikatakan selesai. Untuk vonis putusan, Pengadilan akan mengumumkan via website resmi pengadilan tentang besaran dendanya, kemudian dari Kejaksaan hanya membuat surat ke Polisi.

2. Faktor Penghambat Penerapan E-Tilang terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Pangkep

Dalam membuat strategi ini ada pedoman dan target yang ditetapkan. Pedoman yang diatur dalam penyusunan program e-Tilang ini bergantung pada PERMA No. 12 Tahun 2016, tentang tata cara penyelesaian perkara tindak pidana lalu lintas, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik pasal 5 dan UU no. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 272. Tujuan pengaturan ini adalah untuk membatasi penyelenggaraan dan mempercepat jalannya pertolongan umum.

Selanjutnya dampak pertemuan kreator dengan BAUR (Dinas) Ticketing/Penanggung Jawab pedoman strategi program e-Tilang di Satuan

Polisi Lalu Lintas (Satlantas) Polres Pangkep, menyatakan bahwa: "Norma dari strategi e-Tilang adalah untuk mempercepat jalannya pemerintahan daerah mengingat PERDA Nomor 12 Tahun 2016 tentang pendahuluan tilang lagi, di mana pelanggar saat ini tidak perlu lagi ke pengadilan lagi. dan lihat-lihat saja. Melihat berapa denda di ponselnya dan mendapatkan nomor Briva, dia terus membayar lunas ke bank BRI maka dia bisa segera mengambil barang-barang yang disita dari kami atau ke Poslantas. Ini juga didasarkan pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik Pasal 5 dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 272.

Selain itu, hasil pertemuan dengan berbagai sumber sebagai Regulatory Staff mengungkapkan bahwa: "Sudah diatur dalam PERMA No 12 Tahun 2016 salah satunya dalam Pasal 4 (Kasus pelanggaran lalu lintas yang diselesaikan oleh pengadilan dapat dilakukan tanpa kehadiran pelanggar). Dengan program ini, dipercaya dapat mematahkan rantai antara pelanggar dan pejabat yang berwenang. Sepanjang garis ini, di antara pelanggar dan pejabat tidak ada angsuran atau kontak langsung."

Kemudian ditambahkan lagi oleh Brigjen Muhammad Arfan salah satu Staf Satlantas Polres Pangkep, khususnya: "Standarnya biar lebih lugas bagi daerah, ada alasan kuat perlu ke pendahuluan yang sudah ditentukan dalam PERMA Nomor 12 Tahun 2016 sebelumnya. Misalnya dia langsung bayar, jadi untuk membuatnya. lebih sederhana untuk daerah setempat"

Berdasarkan PERMA, norma pelaksanaan E-Tilang mencakup beberapa golongan, khususnya kerjasama kepolisian dan pemeriksa sebagai spesialis pemberi wewenang bagi setiap pelanggar lalu lintas. Kerjasama dengan pihak bank adalah sebagai pertukaran denda tilang yang ditetapkan oleh pihak dan kantor pemeriksa.

Tindak pidana lalu lintas elektronik adalah siklus hukum yang diselenggarakan dalam suatu premis elektronik terkoordinasi yang disebut eTilang (Tilang Elektronik) dan Pasal 4, khususnya kasus pelanggaran Lalu Lintas yang diselesaikan oleh pengadilan dapat diselesaikan tanpa kehadiran pelanggar. Pelanggar tinggal melakukan "VIEW-PAY-TAKE" yaitu, pelanggar dapat melihat data denda dan kemudian membayar denda ke catatan Kejaksaan atau di Kejaksaan Negeri Makassar atau ke Bank BRI dan mengumpulkan bukti di kantor Poslantas atau Kejaksaan Negeri Makassar .

Atas dasar pemikiran ini, contoh administrasi ke daerah dengan hadirnya e-Tilang rencananya akan lebih mahir, layak dan lugas.

Kelangsungan menjalankan kantor mencakup siapa saja yang terlibat dengan melaksanakan pendekatan publik, baik asosiasi konvensional maupun asosiasi kasual. Pelaksanaan pengaturan publik juga dipengaruhi oleh sifat para ahli pelaksana sebagai pelaksana strategi. Kualitas yang tepat dan wajar dari organisasi pelaksana akan menjunjung tinggi cara yang paling umum untuk mencapai sasaran strategi publik serta jenis bantuan atau pemecatan yang diberikan oleh pelaksana dalam strategi E-Tilang di Satuan Polisi Lalu Lintas (Satlantas).) Polres Pangkajene dan Kepulauan.

Dalam pelaksanaan strategi E-Tilang ini, beberapa organisasi dilibatkan termasuk Kepolisian, Pengadilan, Kejaksaan dan Bank yang berperan secara khusus dalam memberikan dukungan terbesar kepada daerah dalam mengawasi E-Ticket.

Demikian pula dalam PERMA Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas bahwa Pengadilan bersama Kepolisian dan Kejaksaan merupakan lembaga yang diberi perintah untuk menyelenggarakan penanganan perkara tindak pidana lalu lintas menurut Undang-Undang. Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana. selanjutnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta pedoman terkait lainnya. Selain itu, Bank juga berlaku sebagai penerima denda tilang sesuai Undang-Undang 22 Tahun 2009 Pasal 267 ayat 3 “Pelanggar yang tidak dapat mengikuti sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat berbagi denda dengan Bank yang didelegasikan oleh Pemerintah.” Untuk situasi ini Bank yang dimaksud adalah Bank BRI.

Eksekusi aplikasi E-Tilang dimulai pada Februari 2017. penggunaan tilang akan sangat membantu masyarakat pada umumnya (pelanggar) untuk membayar denda melalui administrasi keuangan (atm, teller, e-banking) dan akan bekerja sama dengan administrasi informasi kasus pelanggaran lalu lintas/denda bagi Polri, Mahkamah Agung Republik Indonesia, dan Kejaksaan Agung Republik Indonesia. Demikian pula informasi penyelesaian kasus penandaan menjadi lugas dan bertanggung jawab sehingga tercipta organisasi yang efisien dalam penyelenggaraan informasi kasus penandaan, terbebas dari paksaan dan pemasukan negara dari akibat penanganan kasus penandaan menjadi lebih ideal.

Dalam memahami administrasi E-Tilang untuk membayar denda tindak pidana lalu lintas, Korps Lalu Lintas Polri jelas telah berupaya untuk lebih mengembangkan administrasi secara maksimal yang kemudian akan dilakukan di berbagai kabupaten termasuk Kabupaten Pangkep. wilayah. Bagaimanapun, dalam memahami hal ini, ada unsur-unsur represif yang menghalangi penggunaan aplikasi ethilang, antara lain:

- 1) SDM;
- 2) Angkatan Sosialisasi E-Ticket;
- 3) Instrumen Layanan Aplikasi E-Tilang; dan
- 4) Kantor dan Infrastruktur

Dilihat dari sisi SDM, keduanya memiliki kekurangan. Dari sisi petugas tindak pidana lalu lintas, petugas belum memiliki pilihan untuk menerapkan aplikasi E-Tilang secara bersamaan mengingat inspirasi polisi untuk melayani dan mengamankan wilayah setempat sangat kurang, sehingga pemanfaatannya sangat minim. dari aplikasi E-Tilang tidak dilakukan seperti yang diharapkan. Kedua, menurut pandangan daerah itu sendiri, masyarakat Kabupaten Pangkep dikenang dengan klasifikasi membangun jaringan yang belum memiliki pilihan untuk mengikuti kemajuan mekanis yang berkembang pesat, terutama sejak informasi tentang E-Tilang sangat diabaikan di dekatnya, masih banyak orang yang tidak memiliki rekening ATM dan tidak memiliki rekening ATM. Cobalah untuk tidak memahami tentang kelebihan E-Tilang yang memberikan kemudahan dalam membayar denda tindak pidana lalu lintas.

Hambatan selanjutnya adalah sosialisasi penggunaan aplikasi etilang selama penindakan tindak pidana lalu lintas dan pemberian denda tindak pidana ringan di Polres Pangkep. Tiket masih bisa diabaikan dibandingkan dengan tiket adat, salah satu variabelnya adalah informasi publik tentang E-Ticket di Polres Pangkep.

Sistem administrasi aplikasi E-Tilang yang sedang berjalan sebenarnya tidak sesuai dengan Pasal 4 huruf (b) Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018, yaitu tentang kecakapan dan kelangsungan hidup, khususnya teknik E-Tilang harus lugas, cepat, dan sederhana. dilakukan dan berdampak pada pengurangan tindak pidana lalu lintas, namun kenyataan yang ada saat ini di lapangan bahwa sistem tata krama sangat memusingkan penuntutan tindak pidana lalu lintas mengingat perlunya dua kali kerja dalam tahap pendaftaran kepribadian

pelanggar, hal ini karena pedoman untuk melaksanakan teknik penyelesaian tindak pidana ringan yang memuat bahwa penyelesaian perkara pelanggaran tilang harus disertai dengan lembar tilang yang jelas No. 14 merupakan penegasan/penjelasan tersangka/pelanggar yang telah melakukan tindak pidana lalu lintas tertentu. , dan segmen tanda. Untuk itu penting untuk mengisi ruang-ruang, sehingga dengan adanya organisasi yang memberatkan polisi, tidak adanya inspirasi untuk berbaur dan melibatkan aplikasi E-Tilang untuk pelaksanaan tindak pidana lalu lintas, hal ini diungkapkan oleh Aipda Budi Sartono di Polres Pangkep pada 15 Januari 2022.

Kantor Yayasan, AKP Ali Arjun juga menyampaikan bahwa dengan adanya kendala ATM Bank, menyebabkan pelanggar merasa jauh dari kesopanan membayar denda pelanggaran lalu lintas, EDC mungkin merupakan sarana yang paling mendukung dalam membayar denda tilang di tempat, namun aksesibilitas di bidang pemberian EDC pada setiap posko yang menjadi tempat pelaksanaan pelaksanaan tindak pidana lalu lintas belum sepenuhnya dapat diakses, baru 1 dari 6 posko yang berada di Pos Satuan Polisi Daerah Pangkep, yaitu dengan alasan tidak adanya strategi dan koordinasi antara Bank Bri dan Polres Pangkep terkait masalah ketidakhadiran kantor EDC tersebut.

PENUTUP

Simpulan

1. Cara paling umum penerapan peraturan E-Tilang dalam penyelesaian tindak pidana lalu lintas telah diarahkan oleh Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, alurnya adalah titik di mana polisi telah menandai secara fisik (menulis di tiket clear), kemudian Polisi Memasukkan kembali informasi tersebut ke dalam aplikasi E-Tilang yang terdapat di hp bertempat dengan polisi yang saat ini waspada dan sudah berkoordinasi dengan server E-Tilang Korlantas Polri (Polri Markas Besar) sesuai informasi pelanggar termasuk nomor tike.
2. Faktor penghambat yang mempengaruhi kelangsungan hidup aplikasi tagging antara lain Sumber Daya Manusia, Intensitas Sosialisasi E-Ticket, Mekanisme Pelayanan Aplikasi E-Ticketing, dan Sarana dan Prasarana.

Saran

1. Dipercaya bahwa pihak kepolisian akan lebih meningkatkan sosialisasi ke daerah di kemudian hari, sehingga daerah akan mengetahui lebih banyak tentang pemanfaatan framework E-Tilang sehingga nantinya masyarakat akan mengetahui dan mengetahui lebih banyak tentang E-Tilang sendiri, dan dipercaya nantinya tiket E-Tilang bisa membina lebih baik lagi.
2. Polisi harus fokus pada pemanfaatan kantor E-ticket dan fokus pada jarak antara membayar denda agar tidak mempersulit masyarakat umum untuk membayar denda di bank atau ATM.

REFERENSI

BUKU

Adami Chazawi. 2002 *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*. Raja Grafindo Persada. Jakarta:

Arief Barda Nawawi, 1998, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung

Arief, Barda Nawawi. 2002 *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*. PT. Citra Aditya Bakti. Bandung.

Suprianto, Tugas Polisi (online), <http://peperonity.com/go/sites/mview/suprianto/15324663>.

JURNAL

Junef Muhar, Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas. *E-Journal Widya Yustisia* 52 Volume 1 Nomor 1 Juni. 2014

Chapter 3

ANALISIS HUKUM PELAKSANAAN *RESTORATIVE JUSTICE* TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS DI KEPOLISIAN RESOR KOTA BESAR MAKASSAR

Hasnur Alfitrah¹, Ruslan Ranggong², Mustawa Nur³

^{1,2,3} Program Studi Magister Ilmu Hukum, Universitas Bosowa

Email: alfitrahasnur4o@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan dan faktor penghambat *restorative justice* dalam menyelesaikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar. Penelitian ini merupakan penelitian hukum Normatif Empiris dengan pendekatan kualitatif yang dilakukan di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar, khususnya pada Unit Kecelakaan Satuan Lalu Lintas. Metode yang digunakan adalah wawancara, observasi dan dokumentasi. Hasil Penelitian menunjukkan pelaksanaan *restorative justice* dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas di kota Makassar khususnya satuan lalu lintas Polrestabes Makassar sudah memenuhi ketentuan hukum dan telah berjalan secara optimal yang didasarkan pada pelaksanaan operasional melalui Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No 8 tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan Restoratif dengan bersandar pada dua syarat yaitu syarat formil dan syarat materil. Akan tetapi di sisi lain masih terdapatnya beberapa kasus yang penanganannya tidak memenuhi kata sepakat sehingga penyidik melanjutkan kasus tersebut ke tahap lanjutan. Faktor yang menghambat proses penyidikan pelanggaran lalu lintas terdiri atas dua faktor yaitu faktor internal berupa sarana dan prasarana dan hukum dan faktor eksternal berupa Kesadaran hukum dan budaya.

Kata kunci: *Restorative Justice, Pelanggaran Lalu Lintas*

PENDAHULUAN

Indonesia adalah Negara yang berdasarkan atas hukum (*rechtsstaat*), tidak berdasarkan atas kekuasaan belaka (*machtsstaat*). Sebagai negara hukum, Indonesia menerima hukum sebagai ideologi untuk menciptakan ketertiban, keamanan, keadilan serta kesejahteraan bagi warga negaranya. Konsekuensi dari itu semua adalah bahwa hukum mengikat setiap tindakan yang dilakukan oleh warga negara Indonesia. (H.M. Nurhasan & Endang Wahyu Ningsih, 2017)

Mustawa menegaskan bahwa, hukum dibuat untuk memberi manfaat bagi individu dan kelompok masyarakat atau dengan kata lain hukum diasumsikan sebagai perangkat asaskan kaidah-kaidah yang mengatur hubungan antar manusia dalam masyarakat. Ukuran rasional yang objektif dari kemanfaatan adalah apabila hukum yang dibuat dapat tercipta suatu masyarakat yang aman, tertib dan damai. (Mustawa Nur, 2022)

Donald Black, perannya sebagai penyelidik dan penyidik tindak pidana, menempatkan polisi berhubungan dengan sebagian besar tindak pidana umum atau biasa (*ordinary or common crime*). Praktik dan pemikiran tersebut, maka Polri menerbitkan instrumen hukum sebagai landasan dalam penyelesaian perkara pidana diluar pengadilan *alternative dispute resolution* dengan cara perdamaian melalui Surat Edaran Kapolri Nomor: SE / 8 / VII / 2018 tanggal 27 Juli 2018 tentang Penerapan Keadlian *Restorative (Restorative Justice)* dalam penyelesaian perkara pidana. Surat Edaran Kapolri ini dapat dijadikan sebagai payung hukum dalam menyelesaikan kasus tindak pidana, khususnya terkait pelanggaran lalu lintas, mengingat angka pelanggaran lalu lintas terus mengalami peningkatan. (Kepolisian RI, 2021)

Pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu bentuk tindak pidana yang harus mendapatkan perhatian khusus, seiring dengan data angka kecelakaan sejak Tahun 2020, kasus kecelakaan yang terjadi di wilayah hukum polrestabes makassar sebanyak 1.281 kasus, dari jumlah itu terdapat 1.590 korban luka ringan, 8 korban luka berat, dan 97 korban meninggal dunia. Angka kecelakaan ini perlu tindakan tegas dari penegak hukum untuk menegakkan hukum di jalanan agar dapat mengurangi angka kecelakaan yang terjadi. Implementasi dari itu maka mulailah ada kebijakan kapolri tentang *Restorative justice*. (Satjipto Rahardjo, 2012)

Dengan demikian upaya untuk penyelesaian tindak pidana dalam kasus kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan pendekatan *Restorative justice*

telah diatur dan diberlakukan, namun apa yang diharapkan belum sepenuhnya berjalan sebagaimana mestinya dengan berlandaskan pada pengaturan hukum. Angka kecelakaan masih tinggi, penyelesaian damai tanpa pendekatan *restorative justice* masih berlangsung. Inilah yang menjadi pusat perhatian penulis untuk menelusuri lebih jauh dalam suatu penelitian ilmiah dalam bentuk tesis dengan judul: “Analisis Hukum Pelaksanaan *Restorative Justice* Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar”

Adapun tujuan yang ingin dicapai melalui penelitian yang penulis lakukan ini yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan *Restorative Justice* dalam menyelesaikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar.
2. Untuk mengetahui hambatan Kepolisian dalam pelaksanaan *Restorative Justice* saat menyelesaikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar.

METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang diambil dari tesis ini yaitu tipe penelitian hukum normatif empiris. Penelitian hukum Normatif Empiris merupakan penelitian yang menggabungkan unsur hukum normatif yang kemudian didukung dengan penambahan data dan unsur empiris yang menggunakan data primer sebagai bahan utama. Penelitian ini merupakan suatu jenis penelitian yang mengkaji isu hukum terhadap penerapannya di masyarakat.

Penelitian ini akan dilaksanakan di Polrestabes Makassar yang berkedudukan Makassar sebagai kota yang memiliki jumlah penduduk dan arus lintas yang sangat padat dimana keadaan ini mengakibatkan berbagai masalah masalah khususnya di bidang lalu lintas jalan raya.

Sumber bahan yang digunakan didalam penelitian ini diambil dari data primer dan data sekunder

a. Data Primer

Bahan Hukum Primer yang digunakan terdiri dari peraturan perundang undangan, catatan resmi risalah dalam pembuatan perundang undangan

b. Data Sekunder

Bahan Hukum Sekunder yang utama adalah buku teks karena buku teks berisi prinsip prinsip dasar ilmu hukum dan pandangan pandangan klasik yang mempunyai kualifikasi tinggi

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan Restorative Justice dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar.

Tabel 1 Data Kecelakaan Lalu Lintas di Polrestabes Makassar Pada Bulan Juni 2021 s.d Mei 2022

No	Thn	Bulan	Jml laka	Persen tase	Ket kendaraan		
					R2	R4	R6/ Lainnya
1	2021	Juni	103	7.74 %	64	29	9
		Juli	91	6.84 %	49	38	4
		Agustus	103	7.74 %	56	37	10
		September	102	7.67 %	72	25	5
		Oktober	116	8.72 %	68	40	8
		November	109	8.20 %	41	50	18
		Desember	96	7.22 %	57	28	11
2	2022	Januari	134	10.08 %	79	46	9
		Februari	85	6.39 %	39	29	17
		Maret	125	9.40 %	69	43	13
		April	126	9.47 %	45	60	21
		Mei	140	10.53 %	65	68	7
Jumlah			1330	100 %	704	493	132

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pertengahan tahun sampai akhir 2021 dari 7 bulan yang ada, hanya terdapat dua bulan yang mengalami kenaikan kasus yaitu pada bulan agustus dan oktober sedangkan lima bulan lainnya mengalami penurunan jumlah kasus kecelakaan dengan persentase kecelakaan kasus tertinggi terjadi dibulan Oktober yang mencapai 8.72 persen.

Lain halnya di tahun 2022, terdapat 2 bulan yang memiliki jumlah kasus yang tertinggi yaitu pada bulan Mei dengan 140 kasus dan bulan Januari dengan 134 kasus. Dimana pada bulan mei 2022 adalah bulan yang menjadi

tingkat kecelakaan tertinggi dalam kurun waktu satu tahun sejak Juni 2021 sampai dengan Mei 2022 dengan persentasi kecelakaan mencapai 10.53 persen.

Terkait jumlah kendaraan kecelakaan lalu lintas, Kendaraan roda dua menjadi jenis kendaraan yang paling dominan terjadi kecelakaan lalu lintas mencapai 704 buah dan kendaraan roda empat atau mobil sebanyak 493 buah serta kendaraan lainnya mencapai 132 buah.

Tabel 2 Penanganan Penyelesaian *Restorative Justice* di Polrestabes Makassar Pada Bulan Juni 2021 s.d Mei 2022

Thn	Bulan	Jml kasus	Penyelesaian <i>Restorative Justice</i>			Keterangan		
			Penyeli dikan	Penyi dikan	Jumlah	Tdk cukup bukti	P21	Jml
2021	Juni	91	55	29	84	5	2	7
	Juli	89	58	26	84	4	1	5
	Agust	111	78	21	99	12	-	12
	Sept	90	60	24	84	6	-	6
	Okt	103	69	28	97	5	1	6
	Nov	114	74	32	106	8	-	8
	Des	119	74	34	108	11	-	11
2022	Jan	120	80	31	111	8	1	9
	Feb	98	64	24	88	10	-	10
	Maret	110	70	36	106	4	-	4
	April	122	80	33	113	9	-	9
	Mei	131	85	39	124	7	-	7
Jumlah		1298	847	357	1204	89	5	94

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat bahwa jumlah kasus yang berhasil di mediasi oleh pihak kepolisian dari bulan juni 2021 sampai dengan bulan mei 2022 sebanyak 1204 kasus dari 1298 yang ada dengan persentase penyelesaian kasus melalui *restoraive justice* sebesar 92 %. Itu menunjukkan bahwa dalam kurun waktu satu tahun hanya terdapat 94 kasus saja yang tidak berhasil diselesaikan melalui *restoraive justice*.

PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan *Restorative Justice* dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di Kepolisian Resor Kota Besar Makassar

Polrestabes Makassar merupakan lembaga kepolisian di bawah naungan Polda Sulaawesi Selatan yang terletak di Kota Makassar lebih tepatnya di Jl. Ahmad Yani Nomor 9. Satuan lalulintas khususnya unit laka lantasi merupakan salah satu bagian yang ada di Polrestabes Makassar dengan tugas utama

menjaga keamanan dan keterbiban dalam berkendara di jalan raya dengan fokus kepada penindakan pelanggar lalu lintas.

Penanganan penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas didasarkan pada kewenangan yang menjadi tindak lanjut dari peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No 8 tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan *Restoratif* yang di implementasikan dalam bentuk standar operasional prosedur (SOP) dalam penanganan kasus yang dimulai dari proses penanganan penyelidikan dan penyidikan sampai proses penyelesaian. Proses ini dibawah tanggung jawab Kasat Lantas Polrestabes Makassar yang dimaksudkan untuk membuat terang peristiwa, gambarannya sebagai berikut:

a) Proses Penanganan Penyelidikan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam proses penyelidikan, pihak Polrestabes Makassar khususnya satuan lalu lintas melakukan penyelidikan yang ditangani langsung oleh salah satu penyidik bernama Rianda Fitro dengan tugas menindaklanjuti laporan. Menurut Rianda Fitro selaku Personil TPTKP (Tindak Pidana Tempat Kejadian Perkara) di satuan lalu lintas Polrestabes Makassar menjelaskan proses penyelidikan terhadap kecelakaan lalu lintas di kota Makassar dilaksanakan dengan berbagai tahapan. Tahapan tersebut menjadi dasar bagi penyidik dalam menyelesaikan perkara pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. proses penanganan penyelidikan dilakukan oleh personil TPTKP dengan tahapan sebagai berikut:

- 1) Menindaklanjuti Informasi atau Laporan Terjadinya Pelanggaran yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas
- 2) Mendatangi Tempat Kejadian Perkara (TKP)
- 3) Mengecek adanya Korban Luka/Meninggal Dunia
- 4) Mengamankan Barang Bukti dan Terduga Pelanggar
- 5) Mencari Saksi di TKP/ Rekaman CCTV
- 6) Membuat Laporan Polisi

b) Proses Penyidikan Terhadap Kecelakaan Lalulintas

Setelah dilaksanakannya proses penanganan kasus kecelakaan lalu lintas oleh personil TPTKP, selanjutnya ditindak lanjuti oleh personil yang bertugas sebagai penyidik di satuan lalu lintas Polrestabes Makassar dimana salah satu penyidik yang ada di satuan lalu lintas Polrestabes Makassar bernama Ibnu Hajar yang beri tanggung jawab oleh kasat lantas polrestabes makassar untuk melaksanakan penyidikan kasus kecelakaan lalu lintas. Ibnu

Hajar mengatakan bahwa setelah dilaksanakannya proses penanganan penyeilidkan, dilanjutkan dengan proses penyidikan dengan tahapan sebagai berikut :

- 1) Membuat Surat Perintah Penyelidikan
 - 2) Membuat Surat Perintah Penyidikan
 - 3) Membuat Surat Perintah Penyitaan
 - 4) Membuat Surat Perintah Pemanggilan Saksi
 - 5) Membuat Surat Perintah Pemanggilan terduga Pelaku/Korban
 - 6) Membuat Berita Acara Pemeriksaan
- c) Proses Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Melalui *Restorative Justice*

Dalam konteks penyidikan perkara kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa yang terjadi di wilayah hukum Polrestabes Makassar, penyidik unit laka lintas sering menggunakan wewenangnya untuk melakukan diskresi dengan tidak melanjutkan proses penyidikan ke tahap selanjutnya tetapi menggunakan upaya hukum melalui *restorative justice*. Penyidik unit laka lintas melakukan pertemuan antara terduga pelanggar lalu lintas dan keluarga korban untuk membicarakan penyelesaian permasalahan tersebut.

Penyelesaian melalui *restorative justice* merupakan hal baru dalam penanganan tindak pidana khususnya kasus kecelakaan lalu lintas. Maka dari dalam penyelesaian perkara melalui *restorative justice*, penyidik hanya berpedoman kepada peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No 8 tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan *Restoratif*.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibnu Hajar selaku penyidik unit laka satlantas Polrestabes Makassar terkait proses penyelesaian perkara di Polrestabes Makassar sering kali menggunakan upaya hukum melalui *restorative justice* karena adanya kesepakatan dari para pihak baik korban maupun terduga pelanggar. Adapun tata cara penyelesain perkara *restorative justice* dalam penghentian penyidikan dengan penjelasan sebagai berikut:

- 1) Mediasi kedua belah pihak
- 2) Pengajuan Permohonan Penghentian Penyidikan
- 3) Pemeriksaan Berkas Surat Permohonan Oleh Penyidik
- 4) Membuat Berita Acara
- 5) Melaksanakan Gelar Perkara Khusus

- 6) Penyusunan Laporan Hasil Pelaksanaan Gelar Perkara Khusus
- 7) Pembuatan Surat Perintah Penghentian Penyelidikan Dan Surat Ketetapan Penghentian Penyidikan.
- 8) Pengembalian Hak Hak Korban Dan Terduga Pelanggar Lalu Lintas
- 9) Pencatatan Buku Register Keadilan *Restorative Justice*
- 10) Pengiriman Surat Pemberitahuan Penghentian Penyidikan Kepada Jaksa Penuntut Umum
- 11) Melampirkan ke Dalam Sistem Elektronik Manajemen Penyidikan.

Proses penanganan penyelesaian melalui *restorative justice*, ada 3 unsur yang sangat mempengaruhi penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas melalui *restorative justice* yaitu:

a. Kepolisian

Pihak Kepolisian khususnya satuan lalu lintas Polrestabes Makassar yang bertindak sebagai penyelidik dan penyidik menjalankan fungsinya sebagai mediator dalam memenuhi syarat *restorative justice*.

Menurut Ibnu Hajar selaku penyidik satuan lalu lintas Polrestabes Makassar mengatakan bahwa dengan berbagai kasus yang ada, ada beberapa kasus yang tidak berhasil diselesaikan melalui *Restorative Justice* dikarenakan berbagai alasan seperti tidak ditemukannya bukti permulaan yang cukup contohnya kurangnya saksi yang ada di tempat kejadian perkara dan dilokasi kejadian tidak terdapat CCTV. Hal ini menyulitkan penyidik dalam mengumpulkan bukti permulaan yang cukup sehingga kasus tersebut dihentikan dengan alasan tidak cukup bukti.

b. Korban

Setelah pihak Kepolisian khususnya penyidik Satuan lalu lintas Polrestabes Makassar mempelajari penanganan kasus kecelakaan lalu lintas yang memenuhi syarat formil dan materil untuk diselesaikan melalui *Restorative Justice*, maka pelaku dan korban duduk bersama guna ditempuh jalan musyawarah.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Dg. Tutu yang merupakan ayah dari Muh farel, salah satu korban terduga pelanggar lalu lintas dengan kasus yang di selesaikan melalui *restorative justice* mengatakan bahwa kasus yang saya alami ini di mediasi oleh Hamsah selaku penyidik dengan mempertemukan saya selaku orang tua korban dengan Lavi Banggut selaku pengguna sepeda motor yang menabrak anak saya dimana pihak pelanggar telah bersedia menanggung biaya pengobatan anak saya

sebesar Rp. 7.000.000 (Tujuh Juta Rupiah) dan saya telah menganggap kasus kecelakaan ini telah selesai serta tidak akan menuntut dikemudian hari.

Lain halnya dengan kasus yang dialami Ruslan selaku ayah dari korban kecelakaan lalu lintas yang bernama Muh Farel mengatakan bahwa kejadian yang menimpa anak saya yang ditabrak dipinggir jalan, saya tidak terima karena pelaku merasa tidak merasa bersalah dengan perbuatan yang dilakukannya. Sehingga pelaku tidak memiliki niat baik dalam menyelesaikan kasus tersebut sampai berlanjut ke kejaksaan.

c. Pelaku

Hasil penanganan penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas yang di mediasi pihak Kepolisian khususnya penyidik satuan lalu lintas terhadap penyelidikan dan penyidikan di tindak lanjuti ke korban guna mendapatkan jalan musyawarah demi penyelesaian kasus melalui *retorative justice*.

Terkait kasus kecelakaan lalu lintas yang berhasil di damaikan oleh pihak kepolisian, berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu pelaku pelanggar lalu lintas bernama Lavi Banggut dengan kasus yang di selesaikan melalui *restorative justice* mengatakan bahwa saya selaku pelanggar lalu lintas meminta kepada Hamzah selaku penyidik agar kasus yang saya alami bisa diselesaikan dengan jalan musyawarah dan mufakat. Berkat bantuan mediasi dari pihak kepolisian, akhirnya pihak korban setuju dengan catatan bahwa saya harus mengganti biaya pengobatan dari korban sebesar 7.000.000 (Tujuh Juta Rupiah). Saya menyetujui syarat tersebut dan dibuatkanlah surat perjanjian damai oleh penyidik kepada saya dan korban.

Secara keseluruhan, kasus yang berhasil diselesaikan melalui *restorative justice* sekitar 92 % dari semua kasus yang ada. Dari data ini dapat kita lihat bahwa penyelesaian secara *restorative justice* masih menjadi langkah yang dominan dilakukan oleh pihak penyidik dalam menyelesaikan perkara yang ada di satuan lalu lintas Polrestabes Makassar.

B. Hambatan Kepolisian Dalam Penerapan *Restorative Justice* Saat Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas

Upaya untuk penyelesaian *restorative justice* di kepolisian khususnya satuan lalu lintas Polrestabes Makassar menjadi hambatan diakibatkan adanya kendala pengaturan hukum bahwa tidak semua kasus kecelakaan lalu lintas dapat menempuh jalur *restorative justice* diakibatkan karena hukumnya tidak memenuhi syarat formil dan syarat materil.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibnu Hajar selaku penyidik unit laka satlantas Polrestabes Makassar menjelaskan dalam upaya penerapan *restorative justice* saat penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas sudah dapat dilaksanakan secara maksimal. Hal ini dikarenakan jumlah penyelesaian perkara melalui *restorative justice* sudah sangat tinggi dibandingkan dengan jumlah kasus kecelakaan. Akan tetapi di dalam pelaksanaannya masih terdapat faktor-faktor yang menjadi penghambat dalam proses penerapannya. Berikut adalah hambatan-hambatan yang ditemukan penyidik satuan lalu lintas dalam penerapan *restorative justice* saat penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas. Hambatan-hambatan tersebut dibagi menjadi dua bagian, yaitu faktor internal dan faktor eksternal

a. Faktor Internal

Faktor internal adalah faktor pihak kepolisian selaku penyidik yang berasal dari dalam tubuh satuan lalu lintas Polrestabes Makassar. Adapun faktor-faktor tersebut diantaranya:

1) Faktor Sarana dan Prasarana

Pelaksanaan *restorative justice* sangat dipengaruhi oleh sarana dan prasarana sehingga menyulitkan pihak kepolisian khususnya penyidik satuan lalu lintas Polrestabes Makassar dalam menemukan alat bukti (seperti terlihat pada tabel 2 kolom keterangan). Tidak terpenuhinya alat bukti tersebut diakibatkan karena di tempat kejadian perkara tidak ditemukan adanya saksi mata terjadinya peristiwa dan juga tidak didukungnya sarana rekam peristiwa.

Menurut Muh Iqbal Ramadhan selaku personil yang bertugas di tempat kejadian perkara unit laka satlantas Polrestabes Makassar. Ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai juga menjadi hambatan penyidik dalam proses penyidikan kecelakaan lalu lintas. Sarana dan prasarana lalu lintas itu meliputi semua alat pembantu yang menunjang ditemukannya bukti permulaan yang cukup di jalan raya seperti CCTV.

Menurutnya sarana dan prasana lalu lintas tersebut sangatlah penting dalam proses penyidikan untuk mendapatkan informasi atau bukti pelanggaran lalu lintas. Hal ini menjadi bagian yang sangat penting bagi seorang penyidik dalam menentukan kasus yang ditangani, agar penyidik bisa menemukan titik terang tanpa harus menghentikan kasus yang ada dengan dasar kurangnya bukti bukti yang ada di tempat kejadian perkara.

2) **Faktor Hukumnya**

Pelaksanaan penyelesaian kasus melalui *restorative justice* harus memenuhi syarat formil dan syarat materil. Kedua syarat tersebut menjadi acuan pihak kepolisian khusus penyidik dalam mengambil keputusan terkait kearah mana dalam menyelesaikan kasus yang ditanganinya. Beberapa kasus yang terjadi di satuan lalu lintas seringkali tidak bisa diselesaikan melalui *restorative justice* dikarenakan tidak ditemukannya kata sepakat antar pelanggar lalu lintas dan korban. Jika hal itu terjadi maka penanganan kasus berlanjut ke tahap berikutnya (seperti terlihat pada tabel 2 kolom keterangan).

Seperti yang terjadi kepada salah satu pelaku pelanggar lalu lintas yang dilakukan oleh Hendra Syamsul yang mengemudikan kendaran roda empat mengatakan bahwa kejadian pada saat itu keadaan mobil saya berhenti di pinggir jalan, setelah beberapa saat saya baru mulai jalan dan tidak melihat balita yang bermain di pinggir jalan dan langsung menabrak balita tersebut sehingga balita tersebut jatuh dengan keadaan hanya luka ringan. Pada saat itu juga orang tua dari balita tersebut datang dan memukuli saya. Saya juga merasa tidak terima dengan perlakuan orang tua korban dan langsung melaporkan kejadian tersebut ke Polsek Mariso.

2. **Faktor External**

Faktor external adalah faktor pihak kepolisian selaku penyidik yang berasal dari luar lingkungan satuan lalu lintas Polrestabes Makassar. Adapun faktor tersebut diantaranya:

1) **Faktor Kesadaran Hukum**

Salah satu yang menjadi kendala dalam proses penyidikan sampai tahap penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang dirasakan oleh penyidik unit laka sat lantas Polrestabes Makassar adalah kurang aktifnya masyarakat untuk membantu proses penyidikan tersebut. Masyarakat cenderung tidak peduli dan tidak mau terlibat dalam proses hukum padahal perannya sangat dibutuhkan

Faktor yang mempengaruhi pihak pelaku dan korban dalam menyelesaikan kasus kecelakaan lalu lintas melalui *restorative justice* sangat berkaitan erat pada tabel 2 di atas dimana penyelesaian *restorative justice* tidak dapat dijalankan diakibatkan tidak terpenuhinya syarat formil disebabkan penanganan kasus tersebut tidak dapat di kategorikan sebagai peristiwa kecelakaan lalu lintas dengan tidak terpenuhinya dua alat bukti sehingga penyelesaian *restorative justice* tidak dapat dijalankan. Tidak terpenuhinya syarat tersebut karena di dasari minimnya kesadaran hukum masyarakat untuk menjadi saksi dalam menyarankan apa yang diketahui, apa yang didengar dan apa yang di lihat.

Seperti yang jelaskan salah satu korban kecelekaan lalu lintas bernama Arman, menjelaskan bahwa kasus yang saya alami pada bulan agustus tahun 2021. saya mendapatkan surat pemberitahuan dari penyidik satuan lalu lintas Polrestabes Makassar yang menjelaskan bahwa kasus kecelakaan yang saya alami, penanganannya terpaksa dihentikan karena lokasi kecelakaan yang saya alami tepatnya di jalan tamangapa raya tidak terdapat bukti rekaman CCTV dan pada saat terjadi kecelakaan, tidak ada saksi yang melihat kejadian tersebut sehingga pelaku yang mengendarai sepeda motor yang menabrak mobil saya melarikan diri.

2) Faktor Budaya

Salah satu faktor penting yang mempengaruhi penyelesaian kasus melalui *restorative justice*, dimana berdasarkab tabel 2 di atas ada 5 kasus yang penyelesaiannya berlanjut sampai ke tahap kejaksaan diakibatkan sikap pelaku dan korban yang tidak menginginkan adanya penyelesaian kasus melalui *restorative justice* karena masing masing mempertahankan Tindakan tidak berada pada koridor yang posisinya dinyatakan sebagai pihak korban ataupun sebaliknya sehingga penyidik tidak dapat melanjutkan penyelesaian kasus teresbut melalui *restorative justice* dan melanjutkan kasus tersebut samapai ke tahap kejaksaan.

Salah satu pelaku pelanggaran lalu lintas bernama Hendra Syamsul mengatakan bahwa kejadian yang saya alami memang murni kecelakaan lalu lintas dan saya awalnya memiliki niat baik untuk melihat keadaan korban apalagi korban seorang balita akan tetapi ketika saya turun dari mobil ayah korban langsung memukul saya tanpa melihat niat baik dan mendengarkan penjelasan sehingga saya merasa tidak terima dengan

perlakuan ayah korban dan langsung melaporkan kejadian pemukulan tersebut ke Polsek Mariso.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan pembahasan di atas, maka kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini antara lain:

- a. Pelaksanaan *restorative justice* dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas di kota Makassar khususnya satuan lalu lintas Polrestabes Makassar sudah memenuhi ketentuan hukum yang didasarkan pada pelaksanaan operasional melalui Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia No 8 tahun 2021 tentang Penanganan Tindak Pidana berdasarkan Keadilan *Restoratif* dengan bersandar pada dua syarat yaitu syarat formil dan syarat materil. Namun secara keseluruhan belum berjalan optimal dikarenakan masih terdapatnya beberapa kasus yang penanganannya tidak memenuhi kata sepakat sehingga penyidik melanjutkan kasus tersebut ke tahap lanjutan.
- b. Faktor yang menghambat kepolisian khususnya Penyidik Polrestabes Makassar dalam penyidikan pelanggaran lalu lintas yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di wilayah Polrestabes Makassar terdiri atas dua faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal adalah hambatan yang berasal dari dalam institusi kepolisian sendiri meliputi faktor sarana dan prasarana dan faktor hukum. Adapun faktor eksternal merupakan hambatan yang dialami oleh pihak kepolisian lalu lintas yang berasal dari luar institusinya. Hambatan eksternal ini meliputi faktor kesadaran hukum dan faktor budaya.

Saran

Adapun saran yang dapat penulis berikan antara lain:

- a. Terkhusus untuk Kepolisian Resor Kota Besar Makassar lebih tepatnya kepada Kepala Satuan Lalu Lintas dalam penanganan tindak pidana kecelakaan lalu lintas guna terpenuhinya syarat hukum khususnya dalam menemukan bukti permulaan yang cukup lebih aktif berkoordinasi dengan pihak Pemerintah Kota Makassar dalam penambahan CCTV di titik rawan kecelakaan lalu lintas agar terdapat bukti rekaman CCTV jika terjadi kasus kecelakaan lalu lintas sehingga memudahkan penyidik dalam menangani

- kasus kecelakaan lalu lintas di wilayah Polrestabes Makassar.
- b. Dalam pelaksanaannya, satuan lalu lintas polrestabes makassar perlunya mengadakan kegiatan yang memberikan wawasan kepada masyarakat sebagai wujud dari tindakan preemtif fungsi kepolisian seperti kegiatan penyuluhan atau sosialisasi secara terprogram guna meningkatkan peran serta masyarakat dalam mengungkapkan kebenaran persitiwa kecelakaan lalu lintas melalui tindakan menjadi saksi di titik titik rawan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

REFERENSI

- H.M. Nurhasan & Endang Wahyu Ningsih. (2017). Restorative justice dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polres Wonosobo. *Jurnal Hukum Khairah Ummah*, 12.
- Kepolisian RI. (2021). *Standar Oprasional dan prosedur Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Badan Pembinaan Keamanan. Polri Direktorat Lalu Lintas.
- Mustawa Nur. (2022). *Hukum Pemberitaan Pers: Sebuah Model Mencegah Kesalahan dalam Berita*. Prenada Media.
- Satjipto Rahardjo. (2012). *Ilmu Hukum*. PT Citra Aditya Bakti.

Chapter 4

ANALISIS TANGGUNG JAWAB PENYEDIA JASA KURSUS MENGEMUDI MOBIL TERHADAP PENGGUNA JASA

Muh Nur Parawansyah¹, Zulkifli Makkawaru², Abd Haris Hamid³

^{1,2,3} Program Studi Magister Ilmu Hukum, Universitas Bosowa

Email: Karaengtayang09@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Untuk mengetahui jenis tanggung jawab perusahaan yang memberikan administrasi kursus mengemudi kendaraan kepada klien pendukung kursus jika terjadi kecelakaan Untuk mengetahui siapa yang bertanggung jawab atas klien administrasi jika terjadi kecelakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kewajiban perusahaan untuk memberikan layanan kursus mengemudi untuk mendukung klien (siswa belajar) dengan asumsi kecelakaan yang terjadi selama persiapan adalah bahwa pembeli tidak menanggung risiko kerugian properti yang memiliki tempat dengan perusahaan. Jenis kewajiban guru meliputi kewajiban menafkahi klien dan kewajiban terhadap korban jika terjadi kemalangan karena kecelakaan selama persiapan, kewajiban pendidik adalah membayar kerugian kendaraan, misalnya membawanya ke studio atau memotong membayar langsung oleh lembaga yang memberikan manfaat kursus, kewajiban tetap ditanggung oleh guru oleh koperasi spesialis.

Kata kunci: *Tanggung Jawab, Penyedia Jasa, Mengemudi*

PENDAHULUAN

Kemajuan Bisnis di Indonesia saat ini sangat cepat. Ini adalah akibat langsung dari sejumlah besar pintu terbuka bisnis yang muncul seiring berkembangnya permintaan lingkungan. berangkat dari persiapan bisnis di bidang persiapan, sosial, ketat, merek dan berbagai jenis bisnis. Persiapan usaha, baik sebagai tenaga kerja maupun barang, bergerak sesuai dengan keinginan masyarakat sekitar, terus berkembang dari tahun ke tahun. Salah

satu praktik bisnis yang semakin tidak terkendali saat ini adalah persiapan kerjasama di bidang bimbingan belajar, baik latihan usaha dalam bidang diklat formal maupun di bidang diklat.

lingkungan sekolah nonformal. Pelatihan formal yang dimaksud adalah persekolahan yang sering disebut pengajaran sekolah, sebagai perkembangan derajat sekolah yang dinormalisasi. Tingkat instruksi formal terdiri dari sekolah dasar, pelatihan opsional dan pendidikan lanjutan. Sedangkan persekolahan nonformal adalah pelatihan yang sesuai dengan kepentingan daerah yang keberadaannya dapat diakui dan diciptakan sesuai dengan permintaan daerah yang bersangkutan dengan kepentingan hidupnya dalam mengisi usaha-usaha kemajuan daerah.

Mengingat Pasal 26 ayat (4) dan ayat (5) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Persekolahan Umum, satuan persekolahan nonformal jelas terdiri dari pendirian, penyiapan yayasan, konsentrasi pada perkumpulan, fokus aksi pembelajaran daerah, dan taklim. jemaat, serta unit edukatif. instruksi yang sebanding. Kursus dan persiapan diadakan bagi individu yang membutuhkan informasi, kemampuan, kemampuan dasar, dan mentalitas untuk mengembangkan diri, mengembangkan panggilan, pekerjaan, organisasi bebas, serta melanjutkan sekolah ke tingkat yang lebih tinggi.

Adapun penyelenggaraan persekolahan formal dan nonformal telah diarahkan dalam Pasal 53 ayat (1) Peraturan Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Persekolahan Umum, pemasok dan tambahan satuan persekolahan formal yang diselenggarakan oleh Pemerintah atau daerah setempat sebagai unsur hukum yang edukatif. Selain itu, dapat dipahami dalam Pasal 53 ayat (3) bahwa bahan ajar yang sah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki pedoman non-manfaat dan dapat mengawasi cadangan secara bebas untuk menggerakkan unit pelatihan. Untuk penyelenggaraan persekolahan nonformal, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 ayat (1) penyelenggaraan satuan diklat nonformal dilakukan oleh instansi Pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan tambahan daerah setempat.

Pada dasarnya, pelatihan formal yang diselenggarakan oleh otoritas publik atau daerah harus sebagai substansi hukum yang instruktif, namun disadari bahwa setiap elemen yang sah memiliki kualitasnya sendiri. Bagian terbesarnya adalah emas untuk mencari keuntungan. Sementara kualitas

pelatihan formal dan non-formal adalah non-manfaat, maka jenis unsur legitimasi yang paling pas adalah jenis pendirian.

Dalam Peraturan Nomor 28 Tahun 2004 tentang Pendirian diatur bahwa: “Badan Usaha dapat melaksanakan kegiatan usaha untuk membantu tercapainya maksud dan tujuan dengan meletakkan suatu substansi usaha atau berpotensi ikut serta dalam unsur usaha”.

Artikel tersebut masuk akal bahwa sangat penting bahwa latihan bisnis pendirian diselesaikan untuk mencapai tujuan dan sasaran pendirian. Oleh karena itu, suatu badan usaha diperbolehkan untuk meletakkan suatu unsur usaha sehingga dapat menyelesaikan kegiatan usahanya. Sehubungan dengan substansi bisnis yang dimaksud, itu adalah elemen bisnis yang berpartisipasi dalam olahraga, keamanan pembeli, pelatihan, iklim, kesejahteraan dan ilmu pengetahuan.

Latihan Usaha di bidang pendidikan formal sebagai organisasi yang juga direncanakan oleh spesialis terbuka adalah sekolah dasar, sekolah menengah pertama, sekolah menengah pertama dan perguruan tinggi. Sedangkan persiapan usaha di bidang bimbingan belajar nonformal adalah sebagai landasan, misalnya Pusat Pengembangan Pembelajaran Wilayah (PKBM), perkumpulan kursus, kesiapan pendirian, pemusatan partai, arisan taklim, sanggar.

Di masyarakat sekarang ini, yang memang semakin luas adalah latihan-latihan bisnis di bidang pendidikan nonformal, khususnya dalam bisnis-bisnis pemberian manfaat kursus, seperti pengarahan kemampuan. Berbagai jenis kursus yang diberikan oleh organisasi spesialis mencakup kursus bahasa asing, kursus PC, kursus menjahit, dan juga kursus mengemudi kendaraan di Indonesia. Koperasi spesialis untuk kursus ini berkembang pesat secara konsisten. Latihan bisnis, misalnya, kursus ini tidak dijamin akan muncul dan berkembang tanpa orang lain secara lokal, tentunya dengan mengikuti perkembangan kebutuhan daerah.

Di kota Makassar khususnya, para koordinator kegiatan usaha persekolahan nonformal, untuk situasi ini koperasi spesialis kursus, adalah sebagai bahan ajar yang sah, khususnya sebagai lembaga dan ada pula yang hanya sebagai organisasi. Pada komposisi ini, pencipta membidik lebih pada koperasi spesialis kursus sebagai elemen sah instruktif, khususnya yang sebagai perusahaan.

Di kota Makassar, terdapat 1 (satu) koperasi spesialis kursus sebagai lembaga, yaitu pembentukan organisasi spesialis kursus ALIAH. Lembaga administrasi kursus ALIAH menawarkan berbagai jenis pilihan yang jelas, khususnya kursus PC, bahasa Inggris, persiapan mengemudi kendaraan. Pembentukan organisasi spesialis kursus ini memberikan berbagai jenis kursus yang jelas merupakan kebutuhan daerah setempat untuk membantu latihan sehari-hari dan juga merupakan suplemen untuk pelatihan tradisional daerah setempat.

Dari berbagai jenis kursus yang ditawarkan, ada satu jenis yang jelas menarik perhatian para pembuatnya, khususnya keunggulan kursus mengemudi kendaraan karena salah satu keunggulan kursus semakin dikenal di kalangan masyarakat saat ini. Dengan terselenggaranya kursus mengemudi kendaraan ini, maka masyarakat secara keseluruhan sebagai klien manajerial dapat dalam waktu singkat dan berhasil mengetahui cara mengemudikan kendaraan, yang tentunya dibarengi dengan susunan staf yang disebut tenaga pendidik.

Permintaan peraturan dalam kursus mengemudi kendaraan dimulai dengan pendaftaran yang harus diselesaikan sebelum memulai persiapan sebagai klien bantuan. Sejak awal, pendaftaran diselesaikan dengan menyelesaikan struktur pendaftaran. Dari sisi regulasi perjanjian, struktur pendaftaran sebagai pemahaman persiapan antara pembentukan organisasi spesialis kursus mengemudi kendaraan dan siswa belajar adalah premis komitmen yang mengikat kedua pemain.

Struktur dan brosur pendaftaran kursus menggabungkan kepribadian klien administrasi Kursus yang terdiri dari nama, tempat dan tanggal lahir, jurusan, bidang pendidikan, bundel, besaran cicilan biaya pendaftaran yang jelas, dan daftar jenis kendaraan yang pasti. Selain itu, ini juga mencakup berbagai jenis kendaraan yang masuk akal yang membantu pelanggan memilih, biaya pendaftaran yang disesuaikan dengan jenis kendaraan yang dipilih, dan daftar pilihan waktu perencanaan.

Siswa yang fokus pada hal ini adalah mereka yang belum tahu tentang cara mengemudikan kendaraan dan juga mereka yang ingin mempercepat cara mengemudikan kendaraan. Selain itu, tidak ada kursus yang layak yang ditawarkan oleh pemasok dukungan untuk bertindak sebagai kursus kesejahteraan bagi pemula. Yang lebih perlu diperhatikan adalah potensi kecelakaan yang terjadi pada saat persiapan mengemudi kendaraan. Padahal

kendaraan yang digunakan saat persiapan dilengkapi dengan 2 buah rem yang berfungsi sebagai pengatur oleh seorang guru ahliil.

Bagaimanapun, itu tidak cukup untuk menjamin kesehatan siswa yang memahami selama persiapan dalam pelaksanaan kelas instruksi mengemudi kendaraan ini, kecelakaan sering terjadi di jalan raya. Kecelakaan yang terjadi pada saat persiapan adalah bertabrakan dengan kendaraan pengguna jalan lain dan hal ini membahayakan kendaraan kursus dan kendaraan pengguna jalan lainnya serta sebaliknya. Dengan adanya musibah yang diakibatkan oleh musibah tersebut, maka muncul persoalan siapa yang bertanggung jawab atas musibah tersebut. Sementara itu, dalam pengaturan kursus antara lembaga penyelenggara kursus mengemudi kendaraan dan siswa belajar, jelas tidak ada pemberitahuan siapa yang mampu dan apa jenis tanggung jawabnya atas musibah tersebut.

Kursus mengemudi kendaraan ini adalah tempat yang sah, jelas bergantung padanya. Peraturan Nomor 28 Tahun 2004 tentang Pendirian, baik dalam hal pengawasan dan pelaksanaan kegiatan usaha pendirian maupun kewajibannya. Jadi dengan asumsi ada musibah yang membuat pihak luar sengsara, untuk keadaan ini klien pendamping (mahasiswa belajar), dilihat dari peraturan pendirian, lembaga yang memberikan administrasi kursus harus mampu.

Sekali lagi, perlu diperhatikan bahwa sehubungan dengan kewajiban, dalam pengaturan kerja antara guru kursus mengemudi kendaraan dan lembaga yang memberikan administrasi kursus, pendidik bertanggung jawab sepenuhnya atas segala kemalangan yang muncul dari kecelakaan selama persiapan.

Hal ini jelas bertentangan dengan Pasal 1367 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Umum yang menyatakan bahwa: Seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas bencana yang disebabkan oleh pilihannya sendiri, tetapi juga kerugian yang diakibatkan oleh perbuatan orang-orang tersebut. yang memiliki tempat bersamanya. bangsal, atau disampaikan oleh saham. yang sangat dipengaruhi oleh.

Hal ini juga masuk akal dalam Pasal 1367 ayat (3) Peraturan Umum yang menetapkan bahwa:

Atasan dan orang-orang yang mendelegasikan orang lain untuk menangani pekerjaan mereka, bertanggung jawab atas kemalangan yang

disebabkan oleh pekerja atau bawahannya dalam melakukan pekerjaan yang digunakan oleh orang-orang ini.

Menimbang Pasal 1367 ayat (1) dan ayat (3) diatas, penempatan tenaga pengajar sebagai buruh dan instansi yang memberikan manfaat kursus sebagai visioner bisnis atau bos. Dengan demikian, guru tidak harus bertanggung jawab atas kemalangan itu, organisasi spesialis kursus harus bertanggung jawab atas kemalangan itu.

METODE PENELITIAN

Jenis eksplorasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah eksplorasi yang sah. Eksplorasi yang sah adalah suatu strategi pemeriksaan yang berupaya menelusuri undang-undang dalam pasal yang asli atau dikatakan telah menelusurinya, melihat bagaimana undang-undang tersebut bekerja di mata masyarakat, kemudian menggunakan teknik-teknik penelitian, jenis-jenis pemeriksaan yang khas. Pemilahan informasi dan pemilahan informasi dilakukan di Yayasan Aliah Course Specialist Organization. Mata air fundamental data adalah hasil pertemuan dengan Pendirian organisasi Pakar Aliah. Tahap selanjutnya yang digunakan dalam eksplorasi ini terdiri dari: Instrumen hukum esensial, opsional dan tesier. Bergantung pada ide eksplorasi dan materi ujian, semua data yang sesuai akan diuraikan dengan susah payah, dengan bantuan informasi yang dikumpulkan diatur oleh kelas mereka dan diklarifikasi dalam pencarian jawaban untuk pertanyaan penelitian. Dengan menggunakan strategi penurunan, akhir dari penyelidikan matematis adalah hasil dari eksplorasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Tanggung Jawab Yayasan Penyedia Jasa Kursus Mengemudi Mobil Terhadap Pengguna Jasa Apabila Terjadi Kecelakaan Pada Saat Pelatihan

Dalam Pasal 1233 Common Code diatur bahwa: "Setiap komitmen dikandung baik dengan pemahaman atau regulasi". Selain itu, komitmen merupakan premis dari hubungan yang sah yang kemudian bermuara pada keistimewaan dan komitmen masing-masing pihak masuk ke dalam kesepakatan. Kebebasan dan komitmen terkait erat dengan masalah kewajiban. Perkumpulan bertanggung jawab atas semua hasil yang muncul dari kesepakatan yang telah disepakati bersama.

2. Hubungan Hukum Antara Yayasan Penyedia Jasa Kursus Mengemudi Mobil Dan Pengguna Jasa Kursus

Hubungan yang sah antara lembaga pemberi kursus mengemudi kendaraan dan klien administrasi (siswa belajar) tergantung pada pemahaman yang didukung oleh kedua pemain sebagai indikasi perjanjian. Segala hak dan kewajiban masing-masing pihak, khususnya lembaga penyelenggara kursus dan administrasi klien (siswa belajar) bergantung pada pemahaman yang mereka buat sebelum memulai persiapan.

Pemahaman dibuat tertulis yang dicetak sebagai struktur pendaftaran kursus. Struktur pendaftaran berisi kesepakatan yang dibuat oleh salah satu pertemuan, khususnya pembentukan organisasi spesialis kursus. Klien administrasi kursus tidak memiliki posisi untuk memutuskan item dalam pemahaman.

Item dalam struktur pendaftaran adalah sebagai berikut:

- a. Kepribadian klien administrasi jelas terdiri dari nama, tempat dan tanggal lahir, orientasi, lokasi pengajaran, bundel,
- b. Berapa angsuran jelas biaya pendaftaran,
- c. Rundown jelas jenis kendaraan. Selain itu, ini juga mencakup berbagai jenis kendaraan yang jelas harus dipilih oleh klien bantuan,
- d. Biaya Pendaftaran yang berubah sesuai dengan jenis kendaraan yang dipilih jurusan,
- e. Rundown persiapan pilihan waktu.

Mengingat pengaturan dalam struktur pendaftaran, pendirian organisasi spesialis memiliki komitmen yang menyertainya:

- a. Berikan jenis kendaraan yang jelas dipilih oleh klien pendamping (siswa belajar) pada struktur pendaftaran.
- b. Cantumkan titik waktu (hari dan jam) persiapan yang dipilih oleh klien pendamping (siswa belajar) pada struktur pendaftaran
- c. Memberikan satu guru mata kuliah untuk membantu klien administrasi (mahasiswa pengganti) selama persiapan.

3. Hubungan Hukum Antara Yayasan Penyedia Jasa Kursus Mengemudi Mobil Dan Pengguna Jasa Kursus

Dalam perkumpulan dan pelaksanaan latihan bisnis organisasi yang memberikan keuntungan bagi kursus mengemudi kendaraan, ketua tidak langsung mengkoordinir klien organisasi kursus, melainkan memilih

penghibur kegiatan, yang untuk situasi ini adalah tenaga kerja. Buruh di kursus mengemudi kendaraan disebut guru.

Untuk keadaan saat ini, tidak ada hubungan substansial antara guru dan klien organisasi kursus. Tidak ada hubungan sah yang mengikat keduanya. Oleh karena itu, jika terjadi kecelakaan, klien bantuan tidak memiliki hak istimewa untuk menuntut pendidik.

Karena kursus mengemudi kendaraan, hubungan sejati antara asosiasi ahli dan pendidik adalah hubungan yang bekerja dengan pemahaman pekerjaan yang dilakukan oleh kedua pemain. Untuk keadaan sekarang ini, persetujuan ahli berjalan sebagai bisnis atau kepala dan guru sebagai pekerjaan.

Dalam Pasal 1 Angka 14 Peraturan Nomor 13 Tahun 2003 tentang Penyediaan Tenaga Kerja, diatur bahwa: "Pengertian Bisnis adalah pemahaman antara seorang spesialis/pekerja dan seorang pebisnis atau manajer yang memuat syarat-syarat kerja, hak-hak istimewa dan komitmen pertemuan".

Dengan demikian pengertian kerja harus memuat syarat-syarat kerja, kebebasan dan komitmen berserikat, lebih khusus pendirian pemberi manfaat kursus mengemudi kendaraan yang kedudukannya sebagai pengusaha/bos dan pendidik kursus yang kedudukannya sebagai tenaga kerja. .

Hal-hal dalam kontrak bisnis sehubungan dengan kewajiban dan kewajiban guru adalah sebagai berikut:

Kewajiban dan kewajiban pendidik:

- a) Menginstruksikan, menginstruksikan dan mempersiapkan warga untuk maju serta dapat diharapkan dan bertanggung jawab atas sistem pertunjukan belajar kursus mengemudi kendaraan
- b) Menyerahkan dan mematuhi Anggaran Dasar (Promosi) dan Peraturan Perundang-undangan (Kerajinan) dan pengaturan yang berbeda yang diberikan oleh pendirian/pengelola langsung.
- c) Bertanggung jawab untuk sarana belajar tanpa henti selama pembelajaran dan pengalaman pendidikan.
- d) Cobalah untuk tidak memanfaatkan sarana pembelajaran secara nyata dan proaktif dalam setiap tindakan organisasi.
- e) Bertanggung jawab atas pemeliharaan dan perawatan kendaraan belajar
- f) Dalam hal Anda lalai dalam menjalankan kewajiban Anda, maka segala akibat dan bahaya yang ditimbulkan adalah kewajiban moral Anda. Segala

pertaruhan kemalangan yang ditimbulkan pada kendaraan bersama karena kecerobohan dalam menggunakannya menjadi tanggung jawab penuh pendidik.

Dalam kontrak bisnis antara guru dan perusahaan yang memberikan contoh mengemudi kendaraan, hanya komitmen yang harus dipenuhi oleh pendidik dicatat. Tidak masuk akal bagaimana kebebasan pendidik sebagai tenaga ahli maupun sebaliknya adalah hak dan kewajiban lembaga penyelenggara kursus mengemudi kendaraan. Jelasnya, sejauh substansi pengaturan kerja dibuat oleh lembaga pemberian administrasi kursus mengemudi kendaraan. Tidak fokus pada prinsip-prinsip yang diatur dalam UU Ketenagakerjaan.

Mengingat butir-butir dalam perjanjian tersebut, tentu sangat menyulitkan bagi pendidik. Dalam pasal-pasal dalam kontrak kerja, jelas bahwa lembaga pemberi kursus mengemudi kendaraan memberikan tanggung jawab penuh kepada guru.

4. Tanggung Jawab Yayasan Penyedia Jasa Kursus Mengemudi Mobil Terhadap Pengguna Jasa Apabila Terjadi Kecelakaan Pada Saat Pelatihan

Berdasarkan hasil eksplorasi yang dilakukan penciptanya, dalam pelaksanaan kelas pembelajaran mengemudi kendaraan ini, sering terjadi kecelakaan di jalan raya. Kecelakaan yang terjadi pada saat persiapan adalah bertabrakan dengan kendaraan pengguna jalan lain dan hal ini membahayakan kendaraan kursus dan kendaraan pengguna jalan lainnya serta sebaliknya.

Pembuatnya memimpin wawancara penelitian dengan 6 klien yang jelas mendapat manfaat (siswa memahami) mengendarai mobil dan 2 di antaranya mengalami kecelakaan saat mempersiapkan.

Tabel 1. Klien Administrasi (mahasiswa program studi)
Yang Mengalami Kecelakaan Saat Persiapan.

No.	Kategori	Jawaban Pengguna Jasa	Persentase (%)
1	Pernah	2	40%
2	Tidak	4	60%
Jumlah		6	100%

Sumber: data primer, diolah 2021

Berdasarkan informasi pada tabel 1, ternyata 2 klien penyelenggara kursus (40%) mengemudikan kendaraan mengalami kecelakaan saat persiapan dan ada 4 klien penyelenggara kursus (60%) yang tidak pernah mengalami kecelakaan selama persiapan. persiapan. Dua klien pendamping yang mengalami kecelakaan tersebut adalah klien administrasi kursus ALIAH.

Kecelakaan ini tidak hanya membuat malapetaka kendaraan kursus yang memiliki tempat dengan pendirian organisasi spesialis kursus tetapi juga merugikan klien bantuan dan perkumpulan yang berbeda (klien kendaraan yang berbeda), seperti terlihat dari tabel di bawah ini:

Tabel 2. Jenis Kemalangan yang Ditimbulkan oleh Kecelakaan Selama Persiapan

No.	Bentuk Kerugian	Jawaban pengguna Jasa	Persentase (%)
1	Kerugian fisik terhadap pengguna jasa	-	0 %
2	Kerusakan pada mobil Kursus	2	50%
3	Kerusakan pada mobil pengguna kendaraan Lain	2	50%
Jumlah		4	100 %

Sumber: data primer, diolah 2021

Berdasarkan keterangan pada tabel 2, ternyata 2 klien penolong (setengah) mengalami kecelakaan dan jenis kemalangan membahayakan kendaraan kursus dan 2 klien pendamping (setengah) mengalami kecelakaan dan jenis kemalangan membahayakan kendaraan klien jalanan lainnya. .

Penyebab kecelakaan biasanya karena kecerobohan pendidik saat pergi dengan klien administrasi (siswa kursus), kecerobohan klien administrasi (siswa siswa) karena situasi ini tidak fokus pada pedoman atau perintah dari guru saat mengemudikan kendaraan kursus dan Selanjutnya klien kendaraan lain yang menabrak kendaraan lintasan di lintasan. jalan tol.

Mengingat akibat dari pertemuan dengan klien administrasi (siswa belajar) di atas, di antaranya ada 2 klien pembantu (siswa mengingat) yang mengalami kecelakaan selama persiapan, yang mampu di sekitar kemudian adalah pendidik. Guru membayar biaya perbaikan kendaraan kursus dan selanjutnya membayar perawatan kendaraan klien kendaraan lain yang sekitar kemudian dirugikan karena tertabrak kendaraan kursus.

Kewajiban pendirian organisasi spesialis kursus mengemudi kendaraan ALIAH adalah sebagai suatu badan hukum yang sah, sehingga kewajiban pengurusan dan pelaksanaannya tergantung pada Peraturan Pendirian. Sejauh mengawasi dan melaksanakan pelaksanaan pendirian, dalam menyelesaikan kegiatan yang sah, administrasi pendirian disetujui untuk menangani pendirian.

Pasal 31 Ayat (1) Peraturan Pendirian mengatur bahwa administrasi adalah organ pendirian yang melengkapi administrasi pendirian. Badan pengurus yang disertai tugas mengurus pendirian, bertanggung jawab penuh atas penyelenggaraan pendirian untuk kepentingan dan tujuan pendirian serta mengurus pendirian di luar atau di dalam pengadilan.

Pasal 35 Ayat 1 Peraturan Pendirian menetapkan bahwa pengurus bertanggung jawab penuh atas penyelenggaraan pendirian untuk kepentingan dan tujuan pendirian dan mempunyai hak istimewa untuk mengurus pendirian di dalam dan di luar pengadilan. Selain itu, Pasal 35 ayat 2 Peraturan Pendirian menetapkan bahwa setiap administrasi menjalankan kewajibannya dengan tulus dan penuh tanggung jawab mengenai kepentingan dan tujuan pendirian.

Kewajiban suatu badan usaha yang memberikan manfaat kursus mengemudi kendaraan timbul karena adanya suatu perikatan yang sah yang dibantu oleh badan usaha tersebut melalui organ-organnya atau pengurus badan usaha tersebut. Dalam pengaturan yang berbeda, ditegaskan bahwa setiap organ pendirian tidak bertanggung jawab atas kegiatan yang sah dari pendirian yang dilakukannya, kecuali jika:

Terbukti bahwa akibat kecerobohannya aksi unjuk rasa tersebut membuat malapetaka bagi keamanan. Peraturan Pendirian hanya menempatkan kewajiban pada administrasi dan pengelola. Beberapa pasal yang mengatur tentang tanggung jawab organ pendirian dapat ditelaah bahwa ada kewajiban yang diselesaikan bersama antara organ dan lembaga, ada yang

dilakukan bersama antar organ, dan ada kewajiban yang diselesaikan secara mandiri.

Rencana permainan tanggung jawab bersama antara organ dan pembentukan yang sebenarnya dapat dibaca dalam beberapa pasal Peraturan Pendirian. Salah satunya menggarisbawahi bahwa jika likuidasi terjadi karena kekurangan atau kecerobohan administrasi dan sumber daya pembentukan tidak cukup untuk menutupi kemalangan karena pasal 11, setiap orang dari administrasi bertanggung jawab secara tanggung renteng atas kemalangan, kecuali jika mereka dapat menunjukkan bahwa kepailitan itu bukan karena masalah atau kecerobohan mereka, kemudian, pada saat itu, melepaskan kewajiban yang seharusnya ditanggung atau tanggung jawab perseorangan, cenderung diteliti dalam Pasal 35 Ayat 5 Peraturan Pendirian yang menyebutkan bahwa setiap administrasi mampu sepenuhnya dengan dan dengan menganggap orang yang bersangkutan dalam melakukan kewajibannya tidak mengikuti pengaturan anggaran dasar, membawa tentang kemalangan untuk pembentukan dan orang luar.

Kegiatan subyek hukum dapat berupa kegiatan yang sah dan bukan kegiatan yang halal. Kegiatan yang sah dapat muncul dari pengaturan, sementara demonstrasi yang tidak sah muncul dari peraturan. Setiap orang dalam organ pendirian tidak bertanggung jawab atas kegiatan-kegiatan yang sah dari lembaga tersebut, kecuali jika terbukti karena kecerobohan demonstrasi tersebut telah merugikan lembaga atau pihak luar. Oleh karena itu, jika organ pendirian itu secara sah telah menyelesaikan kegiatan-kegiatan tertentu dalam situasinya sebagai organ pendirian, karena tidak dalam kerangka pemikiran itu secara pribadi, maka organ tersebut telah bergerak untuk dan untuk manfaat badan usaha, jadi kegiatan untuk dan untuk usaha, selanjutnya menjadi kegiatan perseroan.

Mempertimbangkan pengaturan mengenai masalah tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Peraturan Pendirian, sangat jelas bahwa lembaga yang memberikan penyelenggaraan kursus ini harus bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan kepada lembaga dan pihak luar (siswa yang belajar).

Dengan demikian, jenis kewajiban perusahaan yang memberikan manfaat kursus mengemudi kendaraan jika terjadi kecelakaan selama persiapan yang kemudian, pada saat itu, menyebabkan kerugian selama persiapan kursus mengemudi kendaraan adalah memberikan pembayaran

sebagai biaya tetap untuk kendaraan dan biaya klinis. biaya untuk kemalangan yang sebenarnya dialami oleh pengemudi. klien administrasi (siswa menyadari) yang jelas tergantung pada Peraturan Pendirian untuk situasi ini kewajiban pendirian dengan tidak diizinkan untuk memaksakan tanggung jawab pada guru untuk situasi ini sebagai pekerjaan.

Sangat jelas mengingat peraturan pendirian, kewajiban mengenai administrasi dan pelaksanaan latihan-latihan pendirian, kekuasaan administrasi untuk menangani pendirian sepenuhnya sadar sebagai lawan untuk menunjuk tanggung jawab kepada agen latihan untuk situasi ini yang dilakukan oleh angkatan kerja. latihan bisnis pendirian di lapangan.

PENUTUP

Simpulan

1. Kewajiban perusahaan untuk memberikan administrasi kursus mengemudi untuk mendukung klien (belajar belajar) jika terjadi kecelakaan selama persiapan adalah bahwa pelanggan tidak menanggung risiko kerugian properti perusahaan. Kewajiban pendirian organisasi spesialis kursus mengemudi memberikan tanggung jawab penuh kepada pendidik.
2. Jenis tanggung jawab guru meliputi kewajiban untuk menafkahi klien dan kewajiban terhadap korban jika terjadi kemalangan karena kecelakaan selama persiapan, kewajiban pendidik adalah membayar kerugian kendaraan, misalnya membawanya ke studio atau dipotong gaji lurus dengan pendirian yang memberikan manfaat kursus, kewajiban tetap dipikul oleh pendidik oleh koperasi spesialis.

Saran

1. Mengingat penemuan eksplorasi, pencipta mengusulkan hal-hal berikut: sebuah. Sesuai ulasan ini, pendirian yang memberikan manfaat kursus mengemudi lebih berfokus pada orang-orang yang mampu jika terjadi kecelakaan di jalan raya dan orang luar, khususnya kemalangan yang mungkin terjadi untuk mendukung klien, lebih dibutuhkan
2. Instansi yang memberikan manfaat kursus mengemudi perlu lebih menitikberatkan pada kebebasan guru sebagai buruh di bawah regulasi SDM, bukan hanya menonjolkan komitmen dan kewajiban yang umumnya akan menyusahkan para pendidik.

REFERENSI

Abd. Haris, 2005. *Urgensi Tanggung Jawab Mutlak (Strict Liability) Terhadap Perlindungan Konsumen di Indonesia*. Universitas Hasanuddin Makassar: tesis program pascasarjana.

Andi Hamzah. 2005. *Kamus Hukum*. Ghalia Indonesia

Ari Kristin Prasetyoningrum, 2015. *Risiko Bank Syariah*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Hamid, A. H., & SH, M. (2017). *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia* (Vol. 1). SAH MEDIA.

M. Marwan dan Jimmy. P, 2009, *Kamus Hukum*, Surabaya: Reality Publisher
M. Sadar, Taufik Makarao, Habloel 2012 Mawardi. *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Jakarta: Citra Aditya.

Muljadi, Kartini & Gunawan Widjaja. 2010. *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*. Jakarta: Rajawali Pers.

Peraturan Perundang-Undang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;

Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;

Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 jo. Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2004 tentang Yayasan;

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan;

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen