



PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI PERUSAHAAN UMUM (PERUM) DAMRI TERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MENYEBABKAN KORBAN JIWA

Sadi, St. Fatmawati L., La Ode Muhram

Fakultas Hukum Universitas Sulawesi Tenggara

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Keywords: Accountability,Damri,Traffic e-mail: sadi78@gmail.com Corresponding Author: Sadi Received:19/10/2024 Accepted:01/12/2024 Published:30/04/2025 	This study aims to determine the criminal liability of the Damri public company for traffic accidents that cause fatalities. The type of research used in this writing is normative legal research. Based on the analysis of the data and facts that the author has obtained, the author concludes, among others, that the resolution of serious traffic accidents with a restorative justice approach as an alternative model for resolving criminal acts of traffic violations at the Pontianak City Police Resort is carried out by forgiving each other by both parties, then the party that hit the victim agrees to provide compensation to the victim, and makes an agreement, namely that one party is willing to provide compensation according to the agreement. The victim is willing to undergo restorative justice because an accident is a disaster for road users. No one wants this problem so this settlement is considered fair. The parties make a written peace that has been known by the Village Head where the victim is domiciled, then the letter is submitted to the Traffic Accident investigator that both parties in the traffic accident case want to be resolved amicably.

I. PENDAHULUAN

Indonesia adalah Negara Hukum sebagaimana tercantum dalam Pasal 1 ayat 3 Undang-undang Dasar 1945 yang secara tegas menyatakan bahwa Negara Republik Indonesia adalah Negara Hukum, dengan demikian dalam praktik kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara harus memenuhi dan mewujudkan persyaratan dan prinsip-prinsip yang terdapat dalam negara hukum. Hukum merupakan norma atau kaidah yang berisi perintah atau serta larangan yang sifatnya mengikat dan mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat. Dalam norma hukum terdapat sanksi yang ditujukan kepada setiap orang yang melanggar ketentuan hukum tersebut. Untuk mencapai tujuan hukum yaitu untuk mewujudkan keadilan, kemanfaatan dan kepastian, maka norma-norma hukum harus ditegakkan, dalam upaya penegakan hukum pidana dilaksanakan dalam wadah sistem peradilan pidana yaitu sistem dalam masyarakat untuk mengendalikan dan menaggulangi masalah kejahatan, menanggulangi adalah usaha mengendalikan kejahatan agar berada dalam batas-batas toleransi masyarakat.

Lalu lintas merupakan salah satu sarana masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan, lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat, kemajuan bidang teknologi mendorong juga kemajuan dalam bidang transportasi, terlihat begitu jelas kemajuan yang begitu pesat sehingga perlu adanya suatu aturan yang mengatur mengenai lalu lintas, dimana pengaturan tersebut bertujuan untuk terciptanya keadaan yang tertib dalam berlalu lintas. Pengaturan mengenai berlalu lintas tertuang dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Masalah yang dihadapi saat ini walaupun ada Undang-undang yang mengatur ataupun penyuluhan dan pembinaan mengenai keselamatan berkendara bermotor tidak membuat pengguna jalan sadar akan keselamatan diri sendiri atau orang lain faktanya hingga saat ini angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya masih sangat tinggi. Tidak bisa dipungkiri pemicu kecelakaan lalu lintas dikarenakan oleh faktor manusia atau pengemudinya yang relatif kurang kehati-hatian dalam disiplin berlalu lintas, banyak contoh pemandangan di jalan raya yang sering kita lihat seperti terjadi pelanggaran terhadap rambu lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada damri merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, luka ringan, luka berat tetapi juga dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan lalu lintas sulit untuk ditekan dan cenderung meningkat seiring pertambahan Panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan. Yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas berdasarkan ketentuan yang ditetapkan di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 angka 24 menyebutkan: Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pertanggungjawaban Pidana

1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana dalam istilah asing disebut dengan *teorekenbaarddheid* atau *criminal responsibility* yang menjurus kepada pembedaan pelaku dengan maksud untuk menentukan apakah seseorang terdakwa atau tersangka dipertanggungjawabkan atau suatu tindakan pidana terjadi atau tidak. Adapun unsur-unsur pertanggungjawaban pidana adalah sebagai berikut:

- a. Kemampuan bertanggungjawab
- b. Kesalahan pembuat: kesengajaan dalam tiga coraknya dan culpa lata dalam dua coraknya, dan
- c. Tak adanya dasar pemaaf

Pertanggungjawaban pidana menjurus kepada pembedaan petindak, jika telah melakukan suatu tindak pidana apabila telah melakukan suatu tindak pidana dan memenuhi unsur-unsurnya yang telah ditentukan dalam undang-undang. Berdasarkan dari sudut pandang terjadi suatu tindakan yang terlarang (diharuskan), seseorang akan dipertanggungjawabkan atas tindakan-tindakan tersebut apabila tindakan tersebut bersifat melawan hukum untuk itu. Dilihat dari sudut kemampuan bertanggungjawab maka hanya seorang yang mampu bertanggung jawab yang dapat di pidana. Unsur-unsur pertanggungjawaban pidana adalah sebagai berikut:

- 1) Mampu bertanggungjawab
- 2) Kesalahan
- 3) Tidak Ada alasan pemaaf

2. Kemampuan Bertanggungjawab

Dalam menjelaskan definisi kesalahan, keadaan batin seseorang dianggap normal sehingga dianggap mampu untuk bertanggungjawab atas perbuatan pidana yang dilakukan. Dengan hubungan batin dan perbuatan yang dilarang ini tercapai, maka ada suatu tindak pidana yang hukuman pidananya dapat dijatuhkan pada pelaku. Dari ucapan-ucapan para sarjana kiranya dapat diambil kesimpulan, bahwa untuk adanya kemampuan bertanggungjawab harus ada:

- 1) Kemampuan untuk membedakan antara perbuatan yang baik dan yang buruk; yang sesuai hukum dan yang melawan hukum
- 2) Kemampuan untuk menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik dan buruknya perbuatan tadi.

Adanya kehendak dan kemampuan untuk membedakan baik dan buruknya suatu perbuatan menunjukkan adanya kesadaran dalam diri pelaku untuk melakukan tindak pidana tersebut. Dengan demikian, pelaku dapat dijatuhi hukuman pidana sesuai dengan perbuatan yang dilakukan. Namun, ada beberapa hal yang membuat pelaku tindak pidana dikatakan tidak mampu bertanggungjawab atau tidak mempunyai kemampuan untuk bertanggungjawab. Sebagai konsekuensinya maka tentunya orang yang tidak mampu menentukan kehendaknya menurut keinsyafan tentang baik dan buruknya perbuatan tadi, dia tidak mempunyai kesalahan dan kalau melakukan tindak pidana. Didalam KUHP dijelaskan dalam Pasal 44 ayat (1) dimana ketidakmampuan tersebut disebabkan oleh keadaan batin pelaku yang sakit atau cacat dalam pertumbuhannya atau terganggu karena penyakit. Menurut Van Hamel kemampuan bertanggungjawab adalah suatu keadaan normalitas psikis dan kematangan (kecerdasan) yang membawa 3 (tiga) kemampuan, yakni:

- a) Mampu untuk mengerti nilai dari akibat-akibat perbuatannya sendiri
- b) Mampu menyadari bahwa perbuatannya itu menurut pandangan masyarakat tidak diperbolehkan
- c) Mampu untuk menentukan kehendaknya atas perbuatanperbatannya itu.

Sedangkan menurut Roeslan Saleh, mampu bertanggungjawab adalah mampu untuk menginsyafi sifat melawan perbuatan hukumnya dan sesuai dengan keinsyafan itu mampu untuk menentukan kehendaknya. Kaitannya dengan kemampuan bertanggungjawab korporasi sebagai subyek hukum pidana, sejatinya korporasi digerakkan oleh manusia alamiah yang bertindak sebagai wakil dari korporasi. Namun disini korporasi menjadi subyek hukum yang sama dengan manusia sehingga korporasi sendiri dianggap mampu untuk bertanggungjawab. Meskipun demikian hal tersebut tidak terlepas dari pro dan kontra tentang kemampuan bertanggungjawab korporasi, karena terdapat adagium universitas delinquere non potest yang berarti badan hukum tidak dapat dipidana dengan anggapan korporasi tidak mempunyai mens rea serta korporasi bukan pribadi alamiah.

B. Tinjauan Umum Tentang Korporasi Sebagai Subjek Hukum Pidana

1. Pengertian Korporasi

Secara etimologi tentang kata korporasi (Belanda: *corporatie*, Inggris: *corporation*, Jerman: *corporation*) berasal dari kata "*corporatio*" dalam bahasa Latin. Seperti halnya dengan katakata lain yang berakhir dengan "*tio*", maka *corporatio* sebagai kata benda (*substantivum*), berasal dari kata kerja *corporare*, yang banyak dipakai orang pada zaman Abad Pertengahan atau sesudah itu. *Corporare* sendiri berasal dari kata "*corpus*" (Indonesia: badan), yang berarti memberikan badan atau membadankan. Dengan demikian, *corporatio* itu berarti hasil dari pekerjaan membadankan, dengan lain perkataan badan yang dijadikan orang, badan yang diperoleh dengan perbuatan manusia sebagai lawan terhadap badan manusia, yang terjadi menurut alam.

Oleh karena itu, dari definisi diatas dapat diartikan bahwa “kematian” badan hukum ditentukan oleh hukum mengingat badan hukum itu merupakan ciptaan hukum. Dalam artian sebuah korporasi dapat dikatakan mempunyai sebuah “nyawa”, dimana korporasi menjadi sesuatu yang dapat hidup ataupun mati oleh suatu putusan hukum. Sedangkan secara terminologi, korporasi adalah kumpulan orang dan atau kekayaan yang terorganisasi baik merupakan badan hukum maupun bukan badan hukum.

Menurut Utrecht/Moh. Soleh Djindang tentang korporasi : “lalah suatu gabungan orang yang dalam pergaulan hukum bertindak bersama-sama sebagai suatu subjek hukum tersendiri suatu personifikasi. Korporasi adalah badan hukum yang beranggota, tetapi mempunyai hak dan kewajiban sendiri terpisah dari hak kewajiban anggota masing-masing.” A.Z. Abidin menyatakan bahwa korporasi dipandang sebagai realitas sekumpulan manusia yang diberikan hak sebagai unit hukum, yang diberikan pribadi hukum, untuk tujuan tertentu. Sedangkan Rudi Prasetyo menyatakan : “Kata korporasi sebutan yang lazim digunakan di kalangan pakar hukum pidana untuk menyebut apa yang biasa dalam bidang hukum lain, khususnya bidang hukum perdata, sebagai badan hukum, atau yang dalam bahasa Belanda disebut sebagai *rechtspersoon*, atau dalam bahasa Inggris disebut *legal entities* atau *corporation*.”

Sehingga dari beberapa pendapat ahli tersebut diatas dapat dikatakan bahwa korporasi dianggap sebagai pribadi yang mampu menjalankan segala tindakan hukum dengan harta kekayaan yang timbul dari tindakan hukum tersebut. Korporasi yang beranggotakan sekumpulan orang tersebut mempunyai tujuan yang akan dicapai bersama antara anggota. Dapat diartikan pula korporasi mempunyai hak dan kewajiban hukum sebagaimana korporasi menjadi subyek hukum, yang mana hal itu terdapat pula dalam subyek hukum manusia alamiah.

2. Korporasi Sebagai Subjek Hukum Pidana

Subjek hukum pertama-tama adalah manusia. Badan hukum dibandingkan dengan manusia, memperlihatkan banyak sifat-sifat yang khusus. Karena badan hukum tidak termasuk kategori manusia, maka tidak dapat memperoleh semua hak-hak, tidak dapat menjalankan semua kewajiban-kewajiban, tidak dapat pula melakukan semua perbuatan-perbuatan hukum sebagaimana halnya pada manusia. Badan hukum itu bukan makhluk hidup sebagaimana halnya pada manusia. Badan hukum kehilangan daya berfikir, kehendaknya, dan tidak mempunyai “*centraal-bewustzijn*”, karena itu ia tidak dapat melakukan perbuatan-perbuatan hukum sendiri. Ia harus bertindak dengan perantaraan orang-orang biasa (*natuurlijke personen*), akan tetapi orang yang bertindak itu tidak bertindak untuk dirinya, atau untuk dirinya saja, melainkan untuk dan atas pertanggung-gugat badan hukum.

Dari penjelasan diatas dapat dikatakan bahwa korporasi merupakan sebuah pribadi buatan dengan manusia sebagai pengendali dan yang menjalankan fungsi korporasi. Korporasi tidak dapat bergerak sendiri karena korporasi hanyalah “benda mati” yang digerakkan oleh manusia. Korporasi dikatakan sebagai subyek tindak pidana maka korporasi dianggap mampu untuk bertanggungjawab atas tindakan yang dilakukan oleh korporasi itu sendiri maupun jajaran pengurus dari sebuah korporasi.

3. Pengaturan Pidana Korporasi dalam Peraturan Perundang-Undangan

Berdasarkan penjelasan-penjelasan sebelumnya, KUHP Indonesia sampai saat ini masih menganut subjek hukum pidana berupa orang perorangan, tidak termasuk korporasi. Sedangkan perkembangan korporasi sebagai subjek hukum pidana terjadi di luar KUHP. Berikut ini beberapa UU yang mengatur tentang pertanggungjawaban pidana korporasi:

- a. UU Darurat tentang Tindak Pidana Ekonomi

- b. UU tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan
- c. UU tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi
- d. UU tentang Pecegahan dan Pemberantasan Perusakan Hutan
- e. UU tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup

C. Tinjauan Umum Tentang Korban

1. Pengertian Korban

Pengertian korban diberikan dalam pembahasan ini adalah untuk membantu dalam menentukan secara jelas batasan yang dimaksud oleh pengertian tersebut sehingga diperoleh kesamaan cara memandang. Korban tidaklah selalu harus berupa individu atau orang perorangan, tetapi juga bisa sekelompok orang, masyarakat, atau juga badan hukum. Bahkan pada kejahatan tertentu, korban bisa juga berasal dari bentuk kehidupan lainnya. Korban semacam ini lazimnya kita temui dalam tindak pidana terhadap lingkungan. Di dalam pembahasan ini, korban sebagaimana yang dimaksud terakhir tidak masuk didalamnya.

2. Pengertian Korban Menurut Peraturan Perundang-Undangan

Pengertian korban menurut beberapa peraturan hukum yang berlaku di Indonesia adalah sebagai berikut :

- 1) Menurut Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban. Bahwa "Korban adalah orang yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan/atau kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh suatu tindak pidana".
- 2) Menurut Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2004 tentang Penghapusan Kekerasan dalam Rumah Tangga. Bahwa "Korban adalah orang yang mengalami kekerasan dan/atau ancaman kekerasan dalam lingkup rumah tangga".
- 3) Menurut Pasal 1 ayat (5) Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2004 tentang Komisi Kebenaran dan Rekonsiliasi. Bahwa "Korban adalah orang perseorangan atau kelompok orang yang mengalami penderitaan baik fisik, mental ataupun emosional, kerugian ekonomi, atau mengalami pengabaian, pengurangan, atau perampasan hak-hak dasarnya, sebagai akibat langsung dari pelanggaran hak asasi manusia yang berat, termasuk korban adalah juga ahli warisnya".

D. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Dan Pelanggaran Lalu Lintas

1. Definisi Kecelakaan

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka – sangka dan tidak sengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Sarana Lalu Lintas).

2. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran berasal dari kata "langgar" yang berarti tempat beribadah, tubruk, landa. Melanggar artinya menubruk, menyalahi, melawan, menyerang, atau melanda. Sedangkan pelanggaran merupakan tindak pidana yang ancaman hukumannya lebih ringan dari pada kejahatan. Moeljatno mengemukakan bahwa pelanggaran adalah perbuatan yang bersifat melawan hukum baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang menentukan demikian. Jadi, pelanggaran identik dengan adanya ketentuan peraturan perundangundangan yang berlaku. Tidak dapat dikatakan pelanggaran bila tidak ada aturan yang melarang.

Apapun alasan pembenar antaran kejatan dan pelanggaran, yang pasti jenis pelanggaran itu lebih ringan dari kejatan. Hal ini dapat diketahui dari ancaman pidana pada pelanggaran yang tidak diancam dengan pidana penjara, tetapi pidana kurungan dan denda, sedangkan pada kejahatan lebih didominasi dengan ancaman pidana penjara. Lalu lintas menurut kamus besar bahasa Indonesia diartikan sebagai perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain.

Adapun dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Kegiatan berlalu lintas diperlukan suatu peraturan yang dapat digunakan untuk menjadi pedoman masyarakat, sehingga pelanggaran lalu lintas tidak terjadi. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan-peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kematian berlalu lintas. Pelanggaran lalu lintas juga sering disebut dengan istilah tilang yang merupakan ruang lingkup hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pelanggaran lalu lintas tidak diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) akan tetapi ada yang menyangkut delik-delik yang disebut dalam KUHP, misalnya karena kealpaannya menyebabkan matinya seseorang (pasal 359), karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka berat, dan sebagainya (pasal 360). Suatu perundang-undangan pada hakikatnya merupakan pencerminan kehendak pemerintah dan masyarakat. Setiap masyarakat memerlukan suatu mekanisme pengendalian sosial yaitu segala sesuatu yang dilakukan untuk melaksanakan proses yang direncanakan untuk mendidik, mengajak, bahkan memaksa para warga masyarakat agar menyesuaikan diri dengan kaidah-kaidah dan nilai-nilai kehidupan masyarakat yang bersangkutan. Salah satu bentuk pengendalian sosial yang efektif bagi masyarakat dalam menggunakan lalu lintas dan angkutan jalan adalah peraturan lalu lintas yakni Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang dijabarkan lebih lanjut peraturan pemerintah Nomor 41-45 Tahun 1993. Adapun peraturan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dibuat karena adanya tujuan yakni:

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

4. Bentuk-Bentuk Pelanggaran Lalu Lintas

Kondisi lalu lintas di Indonesia, terutama khususnya konawe utara jauh dari tertib. Kekhawatiran atas perilaku sembrono dapat memicu kecelakaan lalu lintas jalan. Tidak ada cara lain untuk menertibkan kondisi tersebut pemerintah lalu membuat peraturan seputar lalu lintas dan jalan raya. Pemerintah bersama DPR mengesahkan undang-undang lalu lintas yang baru, UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ). Undangundang ini mengatur lebih jelas tentang jalan raya.

Dengan undang-undang ini tentu saja dapat menertibkan sebuah harapan terciptanya lalu lintas yang tertib dan ramah bagi para pengguna jalan. Pada kenyataannya, tidak banyak yang mengetahui tentang ganjaran atau sanksi bagi para pelanggar aturan. Hal ini sering dimanfaatkan oleh oknum petugas untuk berdamai dengan membayar sejumlah uang. Berikut ini akan diuraikan beberapa kasus yang kerap terjadi di jalan raya sehingga kita menjadi waspada, lebih hati-hati, dan tidak mudah untuk berdamai dengan oknum petugas. Sudah selalu disebarluaskan bahwa

kecelakaankecelakaan lalu lintas yang terjadi sebagian besar adalah akibat ulah pengemudi yang tidak disiplin dan kurang memiliki rasa tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang.

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat ada 20 jenis pelanggaran lalu lintas yang sering atau biasa ditemui diruas jalan Ibukota. 20 jenis pelanggaran ini diketahui setelah pihak Kepolisian Lalu Lintas melakukan sejumlah operasi untuk menertibkan pengguna jalan dalam menerapkan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan. Berikut ini beberapa bentuk pelanggaran yang sering dilanggar beserta sanksi-sanksinya:

1. Mengemudikan Kendaraan Sambil Menelpon Kebiasaan menggunakan *handphone* saat berkendara sangatlah berbahaya. Pasalnya, kebiasaan seperti ini dapat mengakibatkan seseorang kehilangan konsentrasi saat berkendara. Sehingga tak jarang, seseorang akan memberikan reaksi yang salah dan berbahaya saat terjadi hal-hal tak terduga di jalan raya.
2. Kendaraan Berbelok tidak Menyalakan Lampu Sein Di Indonesia disiplin berlalu lintas masih sangat rendah. Hal ini terlihat dari jumlah kendaraan yang sering berbelok tanpa menghidupkan lampu sein terlebih dahulu. Tentu saja memotong jalur atau berbelok tanpa memberi tanda sangat berbahaya dan sangat mungkin menyebabkan kecelakaan.
3. Mengemudikan Kendaraan Melawan Arah Melihat motor atau mobil melaju melawan arah, tampaknya sudah menjadi pemandangan yang biasa. Mereka tampak tidak peduli dengan keselamatan diri atau orang lain, yang penting bisa lebih cepat sampai di tujuan. Hal itu merupakan salah satu alasan yang sering dilakukan oleh para pengendara. Tidak heran, karena tindakan mereka jumlah kecelakaan cenderung meningkat. Padahal peraturan dengan jelas melarang praktek kendaraan melawan arah.
4. Tidak menyalakan Lampu Utama Kejadian ini sering ditemui, bukan hanya di kota kecil tetapi juga di kota-kota besar. Para pengendara itu beranggapan bahwa selama dirinya bisa melihat di malam hari, menyalakan lampu menjadi tidak penting. Padahal menyalakan lampu utama sangatlah penting untuk menerangi jalan bagi diri sang pengendara, sehingga terhindar dari tabrakan atau kecelakaan di jalan raya.
5. Kendaraan Tidak Memiliki STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau disingkat STNK, adalah tanda bukti pendaftaran dan pengesahan suatu kendaraan bermotor berdasarkan identitas dan kepemilikannya yang telah didaftar. Di Indonesia STNK diterbitkan oleh Samsat (Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap), yakni tempat pelayanan penerbitan atau pengesahan STNK oleh tiga instansi: Polri, Dinas Pendapatan Provinsi dan PT Jasa Raharja.

E. Tinjauan Umum Tentang Damri

1. Pengertian Damri

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.31 Tahun 2022 Tentang Perusahaan Umum (PERUM) Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI, yang selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah ini disebut Perusahaan, adalah Badan Usaha Milik Negara sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969, yang bidang usahanya berada dalam lingkup tugas dan kewenangan Menteri, dimana seluruh modalnya dimiliki Negara berupa kekayaan Negara yang dipisahkan dan tidak terbagi atas saham.

Yang mempunyai Tugas dan Wewenang sebagai Perusahaan Badan Usaha Milik Negara yang diberi tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum untuk penumpang dan atau barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor.

Sifat Maksud dan Tujuan DAMRI :

- 1) Sifat usaha dari Perusahaan adalah menyediakan pelayanan jasa bagi kemanfaatan umum dengan memperoleh keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan Perusahaan.

- 2) Maksud dan Tujuan Perusahaan adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyelenggaraan jasa angkutan umum, penumpang dan barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor yang bermutu tinggi dengan memperoleh keuntungan sesuai dengan prinsip pengelolaan perusahaan.

III. METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif merupakan suatu proses untuk menentukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum menjawab isu hukum yang dihadapi untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi. Penelitian ini dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan hukum kepustakaan yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti dan mengadakan penelusuran literatur hukum serta menganalisa data sekunder, tujuan untuk memperoleh data-data atau kebenaran yang akurat sesuai dengan peraturan yang berlaku guna mendapatkan kepastian hukum tetap.

B. Pendekatan Masalah

Pendekatan penelitian adalah metode atau cara mengadakan penelitian. Keterkaitannya dengan penelitian normative, pendekatan yang digunakan dalam penulisan hukum. Menurut Peter Mahmud Marzuki yaitu : a. pendekatan perundang-undangan (*Statute approach*), b. pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan Kasus (*Case Approach*). Apapun pendekatan yang digunakan penulis dari beberapa pendekatan diatas adalah, pendekatan perundang-undangan (*Statute approach*), adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang ditangani. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dilakukan manakalah peneliti tidak beranjak dari aturan hukum yang ada. Hal itu dilakukan karena memang belum atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang dihadapi.

C. Sumber Bahan Hukum

1. Bahan Hukum Primer
Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat otoritatif, artinya memiliki otoritas.
2. Bahan Hukum Sekunder
Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang bersifat membantu atau mendukung bahan hukum primer dalam penelitian yang akan memperkuat penjelasan di dalamnya. Bahan hukum ini dapat berupa buku-buku (literature), skripsi, internet, artikel, surat kabar, makalah, dokumen, jurnal hukum. Dan tulisan-tulisan para ahli di bidang hukum yang di dapat dari studi kepustakaan.
3. Bahan Hukum Tersier
Bahan hukum tersier yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) maupun kamus hukum.

D. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Menurut Soejono Soekanto, di dalam penelitiannya lazimnya dikenal paling sedikit tiga jenis teknik pengumpulan data, yaitu studi dokumen atau bahan pustaka. Mengingat jenis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa jenis bahan hukum sekunder yang diperoleh dari

bahan pustaka, maka teknik pengumpulan bahan hukum yang tepat yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan. Penelitian bahan kepustakaan ini meliputi:

1. Inventarisasi atau pengumpulan peraturan perundang-undangan.
2. Identifikasi norma-norma hukum.
3. Mengkaji tentang doktrin-doktrin hukum yang diperoleh melalui buku-buku hukum.

E. Analisis Bahan Hukum

Tahapan ini merupakan langkah untuk mengelola bahan hukum untuk dijadikan sebuah laporan yang dapat dipergunakan dalam menyimpulkan permasalahan yang diajukan dalam menyusun penelitian ini. Pada tahapan ini semua bahan hukum yang diperoleh baik yang berupa bahan hukum primer, sekunder maupun tersier dikumpulkan yang kemudian dianalisis untuk kemudian disusun secara sistematis, sehingga akan didapatkan sebuah gambaran secara utuh mengenai suatu permasalahan yang diangkat di dalam penelitian ini.

IV. PEMBAHASAN

A. Standart Operasional Prosedure (SOP) Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas pada Perum DAMRI)

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang tidak diinginkan oleh semua orang tetapi sebagai orang tidak dapat menghindari kejadian tersebut. kecelakaan lalu lintas bisa terjadi karena kelalaian seseorang atau karena kondisi yang ada di sekitarnya. Sebuah kecelakaan bisa menimbulkan korban jiwa atau kerusakan fasilitas umum serta kecelakaan lalu lintas juga tidak menimbulkan korban jiwa atau kerusakan fasilitas umum atau sering disebut sebagai kecelakaan tunggal. Dalam sebuah kecelakaan lalu lintas pasti menimbulkan kerugian materi bagi seseorang atau pemerintah. Setiap orang yang menimbulkan kerugian untuk orang lain wajib bertanggung jawab mengganti kerugian yang ditimbulkan akibat perbuatannya.

- a) Kecelakaan lalu lintas dalam UU LLAJ digolongkan menjadi 3 (Tiga), kecelakaan lalu lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang;
- b) Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang;
- c) kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat;

Bahwa dalam rangka penanganan keadaan darurat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian materi dan/atau korban jiwa Perum DAMRI telah menyusun Standart Operasional Prosedure (SOP) terhadap penanganan Kecelakaan Lalu Lintas untuk seluruh layanan yang dimiliki Perum DAMRI , yaitu melalui Surat Keputusan Direksi Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI Nomor : 0416.00/HK.003/SK/00/DU/2023 Tanggal 08 Juni 2023 Tentang Standart Operasional Procedure (SOP) Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas Di Lingkungan Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI

Dalam melakukan penanganan kecelakaan lalu lintas di lingkungan Perum DAMRI di bentuk dan dilakukan oleh Satgas oleh Tim Tanggap Darurat Kantor Pusat, Kantor Divisi Regional yang bertugas sebagai penanganan awal kecelakaan lalu lintas sebelum dapat tereskalasi menjadi keadaan krisis.

Khusus dalam lingkup Kantor Cabang, Kecelakaan Lalu Lintas dipimpin oleh General Manager selaku Ketua Tim Tanggap Darurat Kantor Cabang dan dibantu oleh koordinator kecelakaan dalam hal ini Manager Usaha, dengan fungsi dan tugas sebagai berikut :

- a) Menjadi penanggung jawab tim tanggap darurat kantor cabang binaanya
- b) Memastikan penanganan kecelakaan terselesaikan dengan tepat, cepat, dan terkondisi dengan baik;

- c) Melaporkan kondisi terkini, perkembangan, penanganan, dan penyelesaian kecelakaan secara komprehensif kepada Ketua Tim Tanggap Darurat dan/atau Divisi Keselamatan
- d) Memastikan service recovery kepada pelanggan berdasarkan SOP Service Recovery atas kegagalan dalam pelayanan;
- e) Mengawasi dan memastikan segala sesuatu yang berhubungan dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas sampai selesai;

2. Prosedur Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas armada Perum DAMRI, langkah langkah yang harus diambil sesuai tingkat emergensi kecelakaan lalu lintas sebagai berikut :

- 1) Kecelakaan terjadi dalam posisi pengemudi baik baik atau selamat;
- 2) Kecelakaan terjadi apabila setelah kecelakaan lalu lintas terjadi kondisi pengemudi dalam keadaan memaksa, yang mengancam keselamatan pengemudi atau dari amukan massa;
- 3) Kecelakaan terjadi apabila setelah kecelakaan lalu lintas terjadi kondisi pengemudi turut menjsdi korban;
- 4) Kecelakaan terjadi apabila tempat kejadian kecelakaan jauh dari lokasi Kantor Cabang yang mengalami kecelakaan dan membutuhkan waktu cukup lama untuk menuju lokas;
- 5) Setelah kejadian kecelakaan.
- 6) Investigasi Kecelakaan.
 - a) Tim Investigasi kecelakaan mengidentifikasi penyebab terjadinya kecelakaan secara langsung maupun tidak langsung, menganalisa data dan membuat laporan hasil investigasi dengan memberikan rekomendasi hasil investigasi sebagai bentuk upaya perbaikan kedepannya;
 - b) Secara intern Tim Investigasi harus melibatkan Serikat Karyawan atau organisasi karyawan;
 - c) Secara Extern jika diperlukan Tim Investigasi bisa melibatkan pihak Komite Nasional Keselamatan transportasi (KNKT), atau pihak Kepolisian untuk membantu Investigasi secara independen;
 - d) Setelah investigasi kecelakaan berakhir maka Ketua Tim Investigasi membuat laporan investigasi kecelakaan dan diserahkan ke Tim Tanggap Darurat Kantor Pusat (Divisi Keselamatan) selambat lambatnya 14 (empat belas) hari kerja.

3. Tindak Lanjut Hasil Laporan Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

- a) Kantor Cabang yang mengalami kecelakaan membuat laporan antara lain BAP (Berita Acara Pemeriksaan), BAPK (Berita Acara Pemeriksaan Kepolisian) yang kemudian menjadi dasar pembentukan Tim Investigasi Kecelakaan
- b) Penanggung Jawab Tanggap Darurat Kantor Pusat (Divisi Keselamatan) membentuk Tim Investigasi kecelakaan berdasarkan klasifikasi kecelakaan dan didampingi oleh perwakilan dari Serikat Pekerja Karawan;
- c) Tim Investigator kecelakaan melakukan investigasi kecelakaan dan membuat laporan investigasi kecelakaan;
- d) Laporan Investigasi Kecelakaan wajib diberikan kepada Direktur Komersil Dan Pengembangan Usaha, dan ditembuskan ke Divisi Keselamatan (untuk laporan investigasi kecelakaan ringan dan sedang), Divisi SDM dan Divisi Audit Intern;
- e) Laporan Investigasi diberikan kepada Intern Perusahaan (Direksi) dan Kepolisian serta Kementerian Perhubungan (jika diminta)

4. Ketentuan Sanksi

- a) Setiap pengemudi bus yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas yang terbukti melakukan pelanggaran akan dikenakan sanksi tentang Peraturan Disiplin Karyawan di Lingkungan Perum DAMRI;

- b) Pengemudi yang mengalami kecelakaan lalu lintas berdasarkan hasil investigasi kecelakaan terbukti bersalah/tidak bersalah dengan perhitungan Tuntutan Ganti Rugi berdasarkan SOP Tata Cara Pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi Perusahaan (TCPTGRP)
- c) Setiap pengemudi yang dengan sengaja melarikan diri, tidak menghentikan kendaraan, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas baik kepada Koordinator Kecelakaan Lalu Lintas maupun pihak Kepolisian maka akan dikenakan sanksi sesuai peraturan perusahaan dan peraturan Perundang Undangan yang berlaku.

B. Penyelesaian Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menyebabkan Korban Jiwa di Perum DAMRI pada Polres Pontianak

1. Uraian Kejadian (*Description of Incident*)

- 1) Pada hari minggu tanggal 8 Desember 2024, bus kode 5547 dinas pada trayek Pontianak – Putussibau dengan 2 (dua) pengemudi atas nama **Rahmad DwiPrasetyo** dan **Kustanto**, pada pukul 13.00 WIB bus penjemput pelanggan sebanyak 10 (sepuluh) orang dari Kantor Pemasaran Perum DAMRI di Jalan Pahlawan, Kota Pontianak. Setelah pelanggan sudah menaiki bus, bus melanjutkan perjalanan menuju Terminal Sei Ambawang menggunakan rute eksisting;
- 2) Pada pukul 13.30 WIB bus tiba di Simpang Tiga Jalan Imam Bonjol, Kota Pontianak melaju perlahan untuk manuver ke kanan, pada simpang tersebut terdapat pengatur lalu lintas tidak resmi (pak ogah) yang selanjutnya disebut sebagai korban atas nama **Mahmudi**, yang membantu bus untuk bermanuver dengan cara memberhentikan kendaraan lainnya;
- 3) Setelah bus sudah masuk setengah body dan persiapan manuver kekanan pengemudi memberikan uang kepada korban sebagai tanda terima kasih karena telah membantu agar bus bisa melintas;
- 4) Korban mengambil uang dengan cara melompat karena bertubuh pendek dan kecil, namun korban tidak mampu mendarat dengan baik sehingga terjatuh tepat di depan roda bus sebelah kanan bagian depan, pengemudi menyadari hal tersebut dan segera memberhentikan bus namun karena jarak antara korban dan roda terlalu dekat mengakibatkan tangan sebelah kiri terlindas oleh bus;
 - a. Setelah kejadian tersebut pengemudi memberhentikan bus ditempat yang aman dan membantu korban untuk dievakuasi menggunakan kendaraan yang ada di sekitar di bantu oleh warga;
 - b. Pengemudi melanjutkan perjalanan untuk mengantar pelanggan ke terminal Sei Ambawang untuk memastikan pelayanan agar tidak terjadi keterlambatan. Setelah bus dan pengemudi sampai di terminal Sei Ambawang, pengemudi beserta Manajer Usaha dan jajarannya menuju ke Rumah Sakit Bhayangkara tempat korban mendapatkan penanganan;

2. Penyebab Dasar (*Basic Causes*)

Berdasarkan Hasil Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan pengemudi yang dilakukan oleh Tim Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas intern DAMRI Cabang Pontianak, penyebab dasar kecelakaan tersebut dapat disimpulkan sebagai berikut :

- **Personal Factor**
- **Job Factor**

3. Penyelesaian Masalah Dan Tanggung Jawab DAMRI Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas yang menyebabkan Korban Jiwa

Berdasarkan hasil komunikasi dan rekomendasi Kepolisian melalui Laporan Surat Keterangan Kecelakaan Jalan (SKL) Nomor : SKL/324/VIII/2024 Tanggal 17 Desember 2024 , penyelesaian kejadian kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa antara Perum DAMRI dengan korban Mahmudi untuk diselesaikan secara kekeluargaan dengan pendekatan **restorative justice**.

Dari rekomendasi tersebut dan difasilitasi pihak Kepolisian Resort Pontianak Kota, dan juga melalui proses negosiasi akhirnya disepakati penyelesaian damai antara kedua belah pihak, yang dituangkan dalam surat perdamaian, sebagai berikut :

- 1) Kedua belah pihak sepakat dan menyadari bahwa kejadian Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan korban jiwa atas nama Mahmudi merupakan musibah dan tidak ada unsur kesengajaan;
- 2) Berdasarkan kesepakatan Pihak DAMRI telah menyerahkan uang santunan sebesar **Rp. 28.000.000 (dua puluh delapan juta)** kepada ahli waris korban, sebagai santunan atas meninggalnya terjadinya korban jiwa atas kecelakaan, dan sudah diterima oleh Ahli Waris kurban;
- 3) Setelah ditandatangani Surat Perdamaian, maka kedua belah Pihak terhadap perkara kecelakaan lalu lintas dinyatakan selesai, tidak akan menuntut dikemudian hari dalam bentuk apapun baik secara Perdata ataupun Pidana.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Pendekatan *restorative Justice* dalam penyelesaian Kasus Kecelakaan semakin populer dalam penyelesaian kasus kecelakaan termasuk Perum DAMRI, ada beberapa alasan kuat mengapa pendekatan ini dipilih :

- a) Fokus pada pemulihan kerugian yang dialami korban memulihkan hubungan antara pelaku dan korban;
- b) Pendekatan ini dianggap lebih manusiawi karena melibatkan dialog antara kedua belah pihak, sehingga memberikan kesempatan bagi pelaku untuk bertanggung jawab atas perbuatannya dan bagi korban untuk mendapatkan keadilan yang lebih mendalam;
- c) Proses *Restorative Justice* sering kali lebih cepat dan efisien dibandingkan proses peradilan pidana konvensional;
- d) Dengan melibatkan pelaku secara aktif dalam proses penyelesaian diharapkan pelaku akan lebih memahami dampak perbuatannya dan berusaha untuk tidak mengulangi lagi.

Penyelesaian kecelakaan lalu lintas golongan berat dengan pendekatan ***restorative justice*** sebagai model alternatif penyelesaian tindak pidana pelanggaran lalu lintas di Kepolisian Resort Kota Pontianak dilakukan dengan saling memaafkan oleh kedua belah pihak, kemudian pihak yang menabrak menyanggupi untuk memberikan ganti rugi kepada pihak korban, dan melakukan kesepakatan yakni pihak satu bersedia memberikan santunan sesuai kesepakatan. Korban bersedia dilakukan *restorative justice* karena suatu kecelakaan itu adalah suatu musibah bagi pemakai jalan. Permasalahan ini tidak ada yang menghendaki sehingga penyelesaian ini dianggap adil. Para pihak melakukan perdamaian secara tertulis yang telah diketahui oleh Wali nagari dimana korban berdomisili maka surat tersebut diserahkan kepada penyidik laka Lantas bahwa kedua belah pihak dalam perkara kecelakaan lalu lintas ingin diselesaikan secara kekeluargaan.

Kendala Dalam Penyelesaian Kecelakaan Lalu lintas Golongan Berat Dengan Pendekatan ***Restorative Justice*** Sebagai Model Alternatif Penyelesaian Tindak Pidana Pelanggaran Lalu lintas Di Kepolisian Resor Kota Pontianak adalah :

- 1) Penyelesaian tindak pidana lalu-lintas melalui *restorative justice* untuk kecelakaan golongan berat belum ada payung hukumnya;
- 2) Besaran ganti rugi yang diminta korban sering terlalu besar sehingga terkesan dijadikan sebagai alat mencari keuntungan;
- 3) Keterbatasan kemampuan ekonomi pelaku tindak pidana lalu-lintas (kecelakaan golongan berat);
- 4) Keterlibatan pihak-pihak tertentu yang tidak terkait langsung dengan peristiwa kecelakaan sering menjadi hambatan tercapainya kesepakatan antara pelaku dan korban

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Abidin, Andi Zainal dan Andi Hamzah, *Pengantar dalam Hukum Pidana Indonesia*, Yarsif Watampone, Jakarta, 2010.
- Arid, H.A. Zainal Abidin F, *Hukum Pidana 1*, Sinar Greafika, Jakarta, 2010.
- Arief, Barda Nawawi, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2003.
- Atmasasmita, Romli, *Kapita Selekta Hukum Pidana dan Kriminologi*, Mandar Maju, Bandung, 2001.
- Gosita, Arief, *Masalah Korban Kejahatan*, Akademika, Presindo, Jakarta.
- Logman, Loebby, *Pidana dan Pemidanaan*, Datacom, Jakarta, 2000.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011.
- Meljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rineka Cipta, Jakarta, 2002.
- Muladi dan Dwidja Priyatno, *Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Penerbit Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2010.
- Muladi, *Ham dalam Persepektif Sistem Peradilan Pidana*, Refika Aditama, Bandung.
- Mulyadi, Lilik, *Kapita Selekta Hukum Pidana Kriminologi dan Victimologi*, Djambatan, Jakarta, 2004.
- Rido, Ali, *Badan Hukum dan Kedudukan Badan Hukum Perseroan, Perkumpulan, Koperasi, Yayasan, Wakaf*, Penerbit Alumni, Bandung.
- Saleng, Abrar, *Kapita Selekta: Hukum Sumberdaya Alam*, Makassar: Membumi Publishing. 2014.
- Siahaan, N.H.T., *Hukum Lingkungan*, Pancuran Alam Jakarta, Jakarta, 2009.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji. *Pnenelitian Hukum Normatif Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2001.
- Soetmir, Ronyy Hanitijo, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalian, Jakarta.
- Supramono, Gatot, *Hukum pertambangan Mineral dan BatuBara di Indonesia*. Jakarta: Rineka cipta, 2012.
- Sutan Remy Sjahdeini, *Ajaran Pemidanaan: Tindak Pidana Korporasi & Seluk Beluknya*, Kencana, Jakarta, 2017.
- Utrecht, dalam Teguh Sulistia dan Aria Zurnetti, *Hukum Pidana Horizon Baru Pasca Reformasi*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2011.

Peraturan Perundang-Undangan:

- Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2013 Tentang Pencegahan dan Pemberantasan Perusakan Hutan (Tambahan Lembaran Negara Nomor 5432).
- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Peberantasan Tindak Pidana Korupsi (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara 3874).
- Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1955 Tentang Pengusutan, Penuntutan, dan Peradilan Tindak Pidana Ekonomi (Tambahan Lembaran Negara Nomor 801).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6842).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 1967 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pertambangan, (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2831).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2009 Tentang Pertambangan Mineral dan Batu Bara, (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6525).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059).

Sumber Lain:

- Miner, Jacky, Teori Pertambangan I, (online) <http://www.http/teori-pertambangan-i.html>, diakses pada tanggal 10 Desember 2022 pukul 10.00 WIB.
- Murjanto, Djati, Karakterisasi dan Perkembangan Tanah Pada Lahan Reklamasi Bekas Tambang Batubara PT. Kaltim Prima Coal. Sekolah Pasca Sarjana Institut Pertanian Bogor, 2011.
- Rustiana, *Tanggung Jawab Hukum Terhadap Hilangnya Nyawa Orang Di Lubang Tambang Batu Bara Ditinjau Dari Perspektif Hukum Pidana (Studi Kasus PT. Cahaya Energi Mandiri (CEM), kelurahan Sambutan Kecamatan Samarinda Ilir)*. Jakarta: Universitas Indonesia, 2019.
- Saleng, Abrar, *Hukum Pertambangan*, UII Press, Yogyakarta, 2004.
- Setiyono, *Kejahatan Korporasi (Analisis Viktimologis dan Pertanggungjawaban Korporasi dalam Hukum Pidana Indonesia)*, Malang, Penerbit Bayumedia Publishing, 2004.
- Sitorus, M., *Pengaruh Pemberian Batu Fosfat Alam dan Mikoriza Vesikular Arbuskular Terhadap Ketersediaan dan Konsentrasi P daun Jagung pada Ultisol*, Skripsi. Fakultas Pertanian Universitas Jambi, Jambi, 2003.
- Soekanto, Soejono, *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Press, 2006.