

**PENYELESAIAN TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU  
LINTAS GOLONGAN BERAT DENGAN PENDEKATAN  
RESTORATIVE JUSTICE DI WILAYAH HUKUM  
KEPOLISIAN RESOR KOTA JAMBI**

**TESIS**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Magister Hukum  
Pada  
Program Magister Ilmu HUKUM  
Universitas Batanghari**



**Disusun Oleh:  
TRISTIANTO  
NPM: B.17031015**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
UNIVERSITAS BATANGHARI  
JAMBI  
2019**

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karuniaNYA, Penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis dengan judul **“PENYELESAIAN TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS GOLONGAN BERAT DENGAN PENDEKATAN RESTORATIVE JUSTICE DI WILAYAH HUKUM KEPOLISIAN RESOR KOTA JAMBI”**.

Tesis ini disusun adalah untuk memenuhi sebagian persyaratan untuk memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari. Walaupun untuk menyusun tesis ini penulis telah mengerahkan kemampuan yang maksimal, akan tetapi disadari bahwa apa yang telah dicapai, tidaklah sempurna apa yang diharapkan. Begitu pula sebagai insan biasa, penulis tidak mungkin bebas dari berbagai kekurangan dan kesalahan. Oleh karena itu, atas segala kekurangan dan kesalahan itu penulis menyampaikan permohonan maaf.

Terwujudnya tesis ini tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan serta petunjuk dari berbagai pihak, kepada semuanya penulis haturkan terima kasih. Sehubungan dengan itu pula, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya secara khusus kepada yang terhormat :

1. Bapak H. Fachruddin Razi, S.H., M.H, selaku Rektor Universitas Batanghari yang telah banyak memberikan motivasi dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti pendidikan pada Universitas Batanghari;
2. Bapak Prof. Dr. Abdul Bari Azed, S.H., M.H, selaku Ketua Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari yang telah banyak memberikan bimbingan dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti pendidikan pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari;
3. Ibu Dr. Hj. Suzanalisa, S.H., M.H, selaku Sekretaris Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari yang telah banyak memberikan bimbingan dan kemudahan kepada penulis selama mengikuti pendidikan pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari;
4. Bapak Dr. M. Muslih, S.H., M.Hum. dan Bapak Dr. Ruslan Abdul Ghani, S.H., M.H, selaku Pembimbing Pertama dan Pembimbing Keduayang telah

banyak memberikan bimbingan dan arahan sehingga tesis ini dapat diselesaikan;

5. Bapak Ibu Dosen serta seluruh staf Tata Usaha Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari yang telah mendidik dan membimbing serta memberi kemudahan di bidang administrasi selama penulis mengikuti perkuliahan;
6. Kepada kedua orang tua, Istri serta Anak-Anaku tersayang yang telah banyak bersusah payah dan senantiasa berdoa sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari;
7. Rekan-rekan Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari angkatan Tahun Akademik 2017/2018 sebagai teman seperjuangan dalam menempuh pendidikan Strata Dua (S2) pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Batanghari;

Atas segala bimbingan dan bantuan yang diberikan, semoga Allah SWT senantiasa melimpahkan rahmat NYA. Akhirnya penulis berharap semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang relevan hendaknya.

Jambi, September 2019

Penulis

**TRISTIANTO**  
**NPM. B.17031015**

## ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas menurut pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia termasuk kecelakaan lalu lintas berat, Untuk Laka Lantas Berat yang ditandai dengan kematian korban atau terjadinya luka berat yaitu luka yang menyebabkan tidak berfungsinya anggota badan atau memerlukan perawatan yang cukup lama (lebih dari 30 hari), tetap terbuka untuk diselesaikan di luar pengadilan dengan mempertimbangkan faktor-faktor, yaitu unsur kelalaian atau kesengajaan dan reaksi masyarakat atau keluarga korban sebagai pengukur rasa keadilan. Dengan mendasarkan pada faktor-faktor tersebut, maka dapat dilakukan simulasi dan sekaligus seleksi Laka Lantas Berat yang dapat dipertimbangkan untuk diselesaikan di luar pengadilan. Dalam Penelitian ini akan dibahas Bagaimanakah pendekatan Restorative Justice dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat ditinjau di wilayah hukum Polresta Jambi, Permasalahan yang ditemui dalam melakukan pendekatan Restorative Justice serta bagaimana tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi. Penelitian ini bertipe yuridis empiris dengan pendekatan konseptual. dari hasil kajian penulis bahwasanya pendekatan Restorative Justice pada wilayah hukum Polresta Jambi secara umum sudah berjalan. Payung hukum Restorative Justice golongan berat belum ada, adapun sulitannya terjadinya dalam Restorative Justice adalah kesepakatan dan campur tangan pihak lain/pihak ketiga. Hasil penyidikan Restorative Justice golongan berat dikonsultasikan dengan atasan, memberikan pencerahan kepada para pihak tentang manfaat Restorative Justice golongan berat dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas, membatasi pihak-pihak yang tidak berkepentingan dalam melakukan musyawarah ( Restorative Justice ).

**Kata Kunci:** *Pidana Lalu linta golongan berats, Pendekatan restorative Jusctice, Polresta Jambi.*

## ABSTRACT

Traffic accidents according to article 1 number 24 of Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation is an unexpected road accident and accidentally involving vehicles with or without other road users resulting in human casualties and / or property losses objects ... traffic accidents that cause casualties including heavy traffic accidents, for heavy traffic cases marked by the death of the victim or the occurrence of serious injuries that are injuries that cause malfunctioning of the limbs or require long treatment (more than 30 days) , remains open to being resolved outside the court by considering factors, namely the element of negligence or intentionality and the reaction of the community or the victim's family as a measure of justice. Based on these factors, simulation and selection of Laka Lintas Berat can be carried out which can be considered to be settled out of court. This research will discuss how the Restorative Justice approach in resolving criminal acts of heavy traffic accidents is reviewed in the jurisdiction of Jambi Police, Problems encountered in carrying out a Restorative Justice approach and how criminal acts of heavy traffic accidents in the jurisdiction of Jambi Polresta. juridical type empirical with a conceptual approach. From the results of the study of the author that the Restorative Justice approach in the jurisdiction of the Jambi Polresta in general has been running. . The results of the investigation into the heavyweight Restorative Justice were consulted with superiors, enlightening the parties about the benefits of the heavyweight Restorative Justice in the event of a traffic accident, limiting parties who were not interested in conducting deliberations (Restorative Justice).

**Keywords:***Criminal Lalu linta grouped, Restorative Jusctice Approach, Jambi Police.*

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	
HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
KATA PENGANTAR .....	ii
ABSTRAK .....	iv
ABSTRACT .....	v
DAFTAR ISI.....	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	18
C. Tujuan Penelitian.....	18
D. Manfaat Penelitian.....	18
E. Kerangka Konseptual.....	19
F. Kerangka Teoritis.....	23
G. Metode Penelitian.....	26
1. Spesifikasi dan Tipe penelitian.....	26
2. Pendekatan Penelitian.....	27
3. Sumber Data.....	28
4. Metode Pengumpulan Data.....	29
5. Pengolahan Data.....	29
H. Sistematika Penulisan.....	31
BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG KECELAKAAN LALU LINTAS .....	33
A. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas.....	33
B. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas.....	34
C. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas .....	42
BAB III TINJAUAN UMUM PERJANJIAN PERDAMAIAN DALAM RESTORATIVE JUSTICE .....	66
A. Perjanjian Perdamaian Sebagai Alternatif Penyelesaian Sengukta Dalam Kecelakaan Lalu Lintas.....	66

B.	Kekuatan Hukum Mengikat Perjanjian Perdamaian Akibat KecelakaanLaluLintas.....	92
BAB IV	PENYELESAIAN RESTORATIVE JUSTICE DALAM PENYELESAIAN TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLRESTA JAMBI.....	102
A.	Pelaksanaan Restorative Justice Dalam Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Ditinjau Diwilayah Hukum Polresta Jambi .....	102
B.	KendalaYang Ditemui Dalam Melakukan Pendekatan Restorative Justice Pada Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Golongan Berat Diwilayah Hukum Polresta Jambi.....	114
C.	Upaya Apa Saja Yang Dilakukan Dalam Mengatasi Kendala yang Ditemui Dalam Penyelesaian Melalui Restorative Justice pada Tindakan Kecelakaan Lalu Lintas Golongan Berat Diwilayah Hukum Polresta Jambi.....	122
BAB V	PENUTUP.....	128
A.	Kesimpulan.....	128
B.	Saran.....	129
	DAFTAR PUSTAKA.....	131

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Di dalam kehidupan bermasyarakat, manusia diciptakan sebagai makhluk sosial (*zoon Politicon*)<sup>1</sup> yang mengharuskan untuk saling berinteraksi dan saling menggantungkan sebagian kehidupannya antara satu dengan lainnya, harus diakui dalam realitanya manusia merupakan struktur yang lemah dibanding makhluk ciptaan tuhan lainnya, akan tetapi berkat kemampuan berfikir dan berimajinasi yang dituangkan dalam konteks intelektualitasnya menjadikan manusia bisa menyelesaikan berbagai macam permasalahan.

Akan tetapi alur berfikir dan berimajinasi secara berlebihan ditambah kontaminasi perubahan sosial yang tidak terkontrol terkadang membuat manusia seringkali terobsesi untuk menjadikan dirinya sebagai pribadi yang superior yang apatis dengan lingkungan sekitar sehingga terkadang masing-masing individu terkesan egoistis dan mengenyampingkan status bahwa dia merupakan makhluk sosial dan makhluk yang selalu berada dalam ketergantungan, sehingga kecenderungan yang ada sering membuat manusia satu sama lain menjadikan serigala bagi sesamanya (*homo homini lupus*)<sup>2</sup> dan berakibat terhadap adanya ketidak seimbangan dalam berinteraksi.

---

<sup>1</sup>Menurut Aristoteles(384-322 sebelum masehi), artinya pada dasarnya manusia adalah makhluk yang ingin selalu bergaul dengan berkumpul dengan manusia, jadi makhluk yang bermasyarakat, dari sifat suka bergaul dan bermasyarakat itulah manusia dikenal sebagai makhluk sosial.

<sup>2</sup>Teori yang dimunculkan oleh Hobbes karena di masanya ia melihat adanya kesewenang-wenangan terhadap golongan yang lemah.



Ketidakseimbangan dalam berinteraksi sosial menjadikan Dinamika sosial yang ada memunculkan skema persaingan yang tidak sehat dalam berbagai kehidupan termasuk salah satunya untuk pemenuhan kebutuhan hidup. DY. Witanto berpendapat bahwa:

Semakin sulitnya manusia memenuhi kebutuhan hidup, maka akan menunjukkan gejala faktual terhadap munculnya benih benih konflik dalam sistem sosial yang pada tahapan berikutnya akan mendorong lahirnya paham paham tertentu seperti Egoisme, Materialisme, dan Individualisme.<sup>3</sup>

Hal ini mencerminkan pada tatanan pemenuhan kebutuhan hidup senantiasa akan menimbulkan persaingan yang memicu timbulnya konflik dan berujung kepada terjadinya sebuah sengketa. Siti Megadianti yang dikutip oleh Rachmadi Usman menyatakan “... sebuah konflik berubah atau berkembang menjadi sebuah sengketa bilamana pihak yang merasa dirugikan telah menyatakan rasa tidak puas atau keprihatinannya, baik secara langsung kepada pihak yang dianggap sebagai penyebab kerugian atau kepada pihak lain.”<sup>4</sup>

Dilain itu persengketaan dan perselisihan seringkali terjadi diakibatkan oleh masing masing pihak saling mempertahankan kepentingan yang diembannya tersebut. Ali Rahmat yang dikutip oleh Dy. Wiyanto berpendapat bahwa “Konflik/ Sengketa merupakan pertentangan antara dua pihak atau lebih yang berawal dari persepsi yang berbeda tentang suatu kepentingan atau hak milik yang dapat menimbulkan akibat hukum bagi

---

<sup>3</sup>DY. Wiyanto, *Hukum Acara Mediasi dalam perkara perdata dilingkungan Peradilan Umum dan Peradilan Agama Menurut Perma No 1 Tahun 2008 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan*, Cat. Kesatu, Alfabeta, Bandung, 2011, hlm. 2.

<sup>4</sup>Rachmadi Usman, *Pilihan Penyelesaian Sengketa di luar Pengadilan*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2003, hlm. 1.

keduanya,”<sup>5</sup>hal ini memberi pengertian bahwa persengketaan yang terjadi sebagai perwujudan pemenuhan kebutuhan sosial akan cenderung memberikan dampak hukum dan mensaratkan para pihak untuk menyelesaikan serta memecahkannya.

Kebutuhan manusia yang dapat menimbulkan konflik disampaikan oleh Maslow yang dikutip oleh Jimmy Joses Sembiring terdiri dari 5 hal sebagai berikut:

1. *Physiological needs* yaitu kebutuhan badaniah meliputi sandang, pangan dan pemuasan seksual;
2. *Safety needs* yaitu kebutuhan keamanan meliputi keamanan jiwa dan keamanan harta;
3. *Social needs* yaitu kebutuhan sosial meliputi perasaan diterima oleh orang lain, kebutuhan akan perasaan dihormati, maju dan berprestasi;
4. *Esteem needs* yaitu kebutuhan akan penghargaan, berupa kebutuhan akan harga diri dan pandangan baik dari orang lain terhadap kita;
5. *Self actualization needs* yaitu kebutuhan akan kepuasan diri, kebutuhan akan mewujudkan diri.<sup>6</sup>

Semua orang akan berupaya memenuhi dan mendapatkan 5 kebutuhan ini, dalam aplikasinya usaha untuk mewujudkan pemenuhan tersebut terkadang memaksakan diri dan kontaknya saling menjegal tujuan masing masing sehingga mengakibatkan terjadinya konflik. Menurut Schyut yang dikutip Jimmy Joses Sihombing konflik merupakan “Suatu situasi yang di dalamnya terdapat dua pihak atau lebih yang mengejar tujuan tujuan, yang satu dengan yang lain tidak dapat diserasikan dan mereka dengan daya upaya mencoba dengan sengaja menentang tujuan tujuan pihak lain.”<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup>Dy Wiyanto, *Op.Cit.,...*, hlm. 3.

<sup>6</sup>Jimmy Joses Sembiring, *Cara Menyelesaikan sengketa di luar Pengadilan*, Cetakan Pertama, Visi Media, Jakarta, 2011, hlm. 2.

<sup>7</sup>*Ibid.*, hlm. 4.

Didalam realita kehidupan nyata adakalanya kehendak timbul pada peristiwa insidental yang mana suatu peristiwa hukum atau kepentingan hukum muncul secara tiba tiba tanpa ada sebab penunjang ataupun niat dari para pelakunya, salah satunya adalah peristiwa kecelakaan lalu lintas, yang mana antara pihak yang satu dengan yang lainnya tidak ada hubungan emosional sebelum kehendak tersebut ada dan di sinilah diperlukan suatu upaya penyesuaian untuk menyelesaikan konflik atau persengketaan demi menciptakan kehidupan sosial yang dinamis.

Perkara pidana yang muncul dari Laka Lantas harus diselesaikan melalui penegakan hukum di pengadilan karena di lembaga yudikatif inilah disandarkan akan terjadinya penegakan hukum yang bukan hanya *menjamin kepastian hukum* namun juga memberikan *putusan yang adil dan bermanfaat* bagi pihak-pihak. Para hakim diharapkan dapat memberikan putusan yang adil dan bermanfaat tentang besarnya tanggung jawab perdata yang harus dibebankan kepada pengemudi dan/atau pemilik/perusahaan angkutan umum. Pengadilan menjadi tempat yang tepat untuk membuktikan salah-tidaknya orang yang menjadi penyebab terjadinya Laka Lantas dan sekaligus mengenakan sanksi pidana kurungan dan/atau denda.

Namun dalam masyarakat dan negara manapun selalu ada nilai kearifan, nilai kepantasan atau kelayakan yang mengiringi bekerjanya hukum. Nilai-nilai ini yang menjadi dasar utama bagi kemungkinan penyelesaian tanggung jawab perdata atau pidana dalam Laka Lantas di luar pengadilan. Untuk tanggung jawab perdata sangat terbuka penuh untuk diupayakan penyelesaiannya di luar pengadilan. Pada prinsipnya tanggung jawab perdata

diserahkan sepenuhnya kepada orang yang menjadi penyebab Laka Lantas dengan orang yang menderita kerugian materiil. Oleh karenanya, penyelesaiannya diserahkan kepada mereka untuk bermusyawarah untuk mencapai kesepakatan tentang besarnya pemberian ganti kerugian materiil.

Untuk tanggung jawab pidana tetap *terbuka secara selektif* adanya penyelesaian di luar pengadilan demi terciptanya *keadilan sosial* dan *kemanfaatan bagi korban*. Makna "terbuka secara selektif" bahwa untuk kasus-kasus Laka Lantas tertentu harus dilakukan penegakan hukum melalui pengadilan. Artinya anggota Polri yang menangani Laka Lantas harus melakukan penyelidikan dan penyidikan serta menyerahkan kepada penuntut umum agar ditindaklanjuti untuk diproses di pengadilan. Namun untuk kasus-kasus Laka Lantas lainnya terbuka untuk diselesaikan di luar pengadilan. Artinya anggota Polri tidak perlu melakukan tindakan hukum terhadap orang penyebab Laka Lantas.

Pertanyaannya, dalam kasus-kasus Laka Lantas yang manakah yang tanggung jawab pidananya harus diselesaikan di Pengadilan dan manakah yang dapat diselesaikan di Luar Pengadilan? dan apakah anggota Polri diberi kewenangan untuk menyelesaikan di luar pengadilan? disampaikan oleh Eva Achjani Zulfa pada tulisan ilmiah dengan judul *Restorative Justice di Indonesia (Peluang dan Tantangan Pendekatannya)* hal itu didasarkan pada pertimbangan:

1. Bahwa masyarakat telah diberikan ruang untuk menangani sendiri permasalahan hukumnya yang dirasakan lebih adil. Dalam hal ini asas sederhana, terang dan tunai yang lebih banyak dikenal dan dipergunakan dalam hukum adat dalam penanganan perkara-perkara keperdataan dapat juga diterapkan dalam hukum pidana.

- Apalagi karena pada dasarnya hukum adat Indonesia memang tidak mengenal perbedaan pidana dan perdata.
2. Beban Negara dalam beberapa hal menjadi berkurang misalnya:
    - a. Beban untuk mengurus tindak pidana-tindak pidana yang masih dapat diselesaikan secara mandiri oleh masyarakat. Aparat kepolisian, kejaksaan dan pengadilan dapat lebih memfokuskan diri untuk memberantas tindak pidana-tindak pidana yang kualifikasinya lebih berbahaya seperti narkoba, terorisme, perdagangan manusia atau pelanggaran HAM berat.
    - b. Secara administratif, jumlah perkara yang masuk kedalam sistem peradilan dapat dikurangi sehingga beban institusi pengadilan sebagaimana diungkapkan diatas menjadi berkurang.
  3. Beban untuk menyediakan anggaran penyelenggaraan sistem peradilan pidana utamanya dalam hal penyelenggaraan lembaga pemasyarakatan dimana fokus penyelesaian perkara pidana kebanyakan berakhir pada penjatuhan pidana kurungan atau penjara menjadikan munculnya banyak permasalahan di dalam lembaga pemasyarakatan ini.<sup>8</sup>

Jika merujuk pada Pasal 235 dan Pasal 236 UU LLAJ No 22 Tahun 2009 , maka tanggung jawab pidana Laka Lantas yang dapat diselesaikan di luar pengadilan atas dasar kesepakatan di antara para pihak yang terlibat hanyalah Laka Lantas Ringan yang menyebabkan terjadinya kerusakan kendaraan dan/atau barang. Hal ini dinyatakan dalam Pasal 236 ayat (2) UU LLAJ No 22 Tahun 2009 yang berbunyi : *"Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat."*

Jika Pasal 235 dan Pasal 236 UU LLAJ No 22 Tahun 2009 dipahami dan dilaksanakan secara yuridis-dogmatis, maka penyelesaian tanggung jawab pidana di luar pengadilan hanya diterapkan pada Laka Lantas Ringan. Terhadap Laka Lantas Sedang dan Berat ditutup penyelesaian di luar

---

<sup>8</sup>Eva Achjani Zulfa, *Restorative Justice Di Indonesia (Peluang dan Tantangan Penerapannya)*, diunduh dari <http://evacentre.blogspot.com/p/restorative-justice-di-indonesia.html>, diakses tanggal 10-09-2011.

pengadilan. Jika pemahaman demikian yang diikuti oleh anggota Polri, maka Polri hanya sekedar menjadi "corong" undang-undang. Anggota Polri hanya menjadi "tukang" pembaca dan pelaksana hukum namun tidak memahami semangat yang terkandung dalam Pasal-Pasal UU LLAJ No 22 Tahun 2009 . Anggota Polri tidak menggunakan hati nurani yang menjadi ciri utama dari penegakan hukum. Hal ini berarti anggota Polri telah membekukan hati nuraninya yang menjauhkan penegakan hukum dari rasa keadilan sosial dan kemanfaatan bagi semua pihak.

Sebaliknya jika anggota Polri memahami semangat Pasal-Pasal UU LLAJ No 22 Tahun 2009 serta melaksanakannya demi terciptanya keadilan materiil dan kemanfaatan bagi pihak-pihak terlibat, maka masih terbuka adanya penyelesaian tanggung jawab pidana di luar pengadilan pada kasus-kasus Laka Lantas Sedang dan Berat. Pasal 235 UU LLAJ No 22 Tahun 2009 memang menentukan bahwa penyelesaian tanggung jawab perdata berupa pemberian bantuan biaya pengobatan dan/atau pemakaman tidak menggugurkan tuntutan perkara pidananya. Artinya tanggung jawab pidana dalam Laka Lantas Sedang dan Berat diselesaikan sampai pada putusan pengadilan. Namun demikian, Pasal tersebut tidak melarang Polri untuk menggunakan diskresi demi terwujudnya rasa keadilan masyarakat dan/atau kemanfaatan bagi pihak terlibat dalam bentuk penyelesaian tanggung jawab pidanya di luar pengadilan secara selektif.

Penggunaan diskresi sebagai dasar penyelesaian tanggung jawab pidana pada Laka Lantas Sedang dan Berat diperkuat dan dibenarkan oleh:

- a. UU No.8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana yaitu Pasal 7 ayat (1) huruf j yang berbunyi : *”penyidik (baca pejabat Kepolisian Republik Indonesia) dapat mengambil tindakan lain menurut hukum yang bertanggungjawab”*
- b. UU No.2 Tahun 2002 tentang Polri yaitu :
  - 1) Pasal 16 ayat (1) huruf l dan ayat (2) yang pada intinya menentukan bahwa anggota Polri mempunyai kewenangan *”mengambil tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab”* dengan syarat tindakan lain harus : (a) tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum; (b) selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan; (c) harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatan; (d) pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; (e) menghormati hak asasi manusia.
  - 2) Pasal 15 ayat 1 huruf b membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum
  - 3) Pasal 18 ayat :
    - (1) : *”Untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri;*
    - (2) : *”Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.*

Dari ketentuan-ketentuan kedua UU tersebut di atas sudah cukup menjadi dasar bagi penggunaan diskresi oleh anggota Polri dalam penyelesaian di luar pengadilan terhadap tanggung jawab pidana dalam Laka Lantas Sedang dan Berat tertentu. Ada 3 (tiga) istilah dalam Pasal 4 ayat (1) UU HAP dan Pasal 16 ayat (1) UU Polri yaitu :

- a. **"tindakan lain"**, mengandung makna yang luas dan mencakup berbagai tindakan yang di antaranya adalah pemberian peluang kepada para pihak yang terlibat Laka Lantas untuk menyelesaikan sendiri melalui musyawarah untuk mencapai kesepakatan.
- b. Penggunaan istilah **"menurut hukum"** dan bukan menurut undang-undang tentu mempunyai maksud tersendiri yaitu agar tindakan lain yang diambil itu sungguh ditujukan di samping tidak mengabaikan kepastian hukum juga agar diarahkan tercapainya keadilan dan kemanfaatan baik bagi para pihak maupun bagi masyarakat. Keadilan dan kemanfaatan sebagai 2 (dua) pilar dari hukum harus menjadi dasar pertimbangan pengambilan tindakan lain.
- c. Istilah **"bertanggung jawab"** mengandung makna agar penggunaan tindakan lain dapat dipertanggung-jawabkan baik kepada masyarakat yaitu terciptanya ketertiban, keharmonisan, dan ketenteraman sosial maupun kepada institusi yaitu menegakkan citra Polri sebagai pengayom dan pelindung masyarakat.

Di samping Undang-Undang, dalam ilmu hukum terdapat doktrin dan asas hukum yang dapat digunakan untuk memperkuat penggunaan diskresi penyelesaian tanggung jawab pidana di luar pengadilan, yaitu : **(1)** banyak ahli



hukum yang berpendapat bahwa penyelesaian tindak pidana tertentu di luar pengadilan harus diterima sebagai kebutuhan dengan catatan sungguh-sungguh untuk mewujudkan keadilan bagi para pihak dan masyarakat<sup>9</sup>; **(2)** suatu asas hukum yang menyatakan : "*Die Normative Kraft des Faktischen*" yaitu fakta atau peristiwa yang berulang-ulang terjadi atau dilakukan mempunyai kekuatan mengikat untuk dipatuhi. Penyelesaian tindak pidana Laka Lantas di luar pengadilan sudah sering terjadi dan terus berulang dilakukan. Oleh karenanya berdasarkan asas tersebut, maka fakta atau praktik penyelesaian di luar pengadilan dapat menjadi norma hukum yang mengikat; **(3)** dalam kehidupan masyarakat kita dengan mendasarkan pada nilai kearifan yang menekankan pada keharmonisan dan ketenteraman dalam kehidupan bersama, biasa ditemukan penyelesaian tindak pidana melalui mediasi perdamaian.<sup>10</sup> Dalam masyarakat tertentu, penyelesaian melalui perdamaian itu disertai dengan pembayaran denda. Inilah yang dalam beberapa literatur menekankan pada penggunaan sanksi restitutif, yaitu sanksi yang menekankan pada pengembalian kerugian. Intinya melalui penggunaan perdamaian diharapkan kehidupan masyarakat yang rukun-damai dan sikap saling menghormati, yang kemudian diistilahkan dengan keadilan restoratif.<sup>11</sup>

Prinsip, penyelesaian tanggung jawab pidana dalam Laka Lantas di luar pengadilan mendapatkan pembenaran baik atas dasar undang-undang maupun doktrin hukum atau asas hukum. Penggunaannya harus dilakukan secara selektif agar benar-benar berpijak pada rasa keadilan masyarakat dan

---

<sup>9</sup> Ahmad Kamil, 2011, *Penyelesaian Sengketa Melalui Jalur Non Litigasi, sebuah makalah*

<sup>10</sup> Trisno Raharjo, 2010, *Mediasi Pidana Dalam Ketentuan Hukum Pidana Adat, dalam Jurnal Hukum No.3 Volume 17 Juli, hlm 492-519*

<sup>11</sup> Romli Atmasasmita, 2012, *Fungsi dan Peranan Hukum Dalam Merestorasi Bangsa, dalam Koran :Seputar Indonesia, Jum'at 3 Februari, hlm 9*

kemanfaatan bagi para pihak dan masyarakat. Atas dasar penggunaan selektif tersebut, maka dapat dikemukakan, yaitu :

- a. Untuk Laka Lantas Ringan yang hanya berupa kerugian materiil karena kerusakan kendaraan bermotor dan/atau barang ataupun Laka Lantas Sedang yang berupa kerugian materiil dan luka ringan yang tidak menyebabkan terganggunya fungsi anggota yang terluka, sangat terbuka untuk diselesaikan di luar pengadilan. Terbayarnya kerugian materiil atau terbayarnya biaya pengobatan sampai sembuhnya luka ringan oleh orang yang menjadi penyebab terjadinya Laka Lantas merupakan suatu bentuk penyelesaian yang adil bagi para pihak dan sekaligus bermanfaat bagi mereka. Artinya tuntutan tanggung jawab pidana dengan mengenakan pidana kurungan atau denda sebagai *ultimum remedium* dapat dikesampingkan.
- b. Untuk Laka Lantas Berat yang ditandai dengan kematian korban atau terjadinya luka berat yaitu luka yang menyebabkan tidak berfungsinya anggota badan atau memerlukan perawatan yang cukup lama (lebih dari 30 hari), tetap terbuka untuk diselesaikan di luar pengadilan dengan mempertimbangkan faktor-faktor, yaitu unsur kelalaian atau kesengajaan dan reaksi masyarakat atau

c. keluarga korban sebagai pengukur rasa keadilan. Dengan mendasarkan pada faktor-faktor tersebut, maka dapat dilakukan simulasi dan sekaligus seleksi Laka Lantas Berat yang dapat dipertimbangkan untuk diselesaikan di luar pengadilan yaitu :

- 1) Laka Lantas Berat yang terjadi karena kelalaian dari pengemudi penyebabnya dan melalui musyawarah keluarga korban merelakan dan memaafkan baik dengan maupun tanpa tuntutan pembayaran sebagai penggantian atas hilangnya sumber nafkah korban atau keluarga korban. Kelalaian menunjukkan tidak adanya niat dari pelaku untuk berperilaku yang mengarah pada terjadinya Laka Lantas Berat yang ditunjukkan oleh fakta di antaranya : (a) Laka Lantas bukan disebabkan oleh perilaku si pengemudi namun oleh kondisi jalan yang tidak laik atau lingkungan; (b) tidak berperilaku mengemudi yang ugal-ugalan; dan/atau (c) tidak
- 2) mengoperasikan kendaraan bermotor yang sudah diketahui tidak memenuhi syarat teknis atau laik jalan. Kerelaan keluarga korban atas luka berat atau meninggalnya korban menunjukkan adanya sikap memberikan maaf kepada pengemudi penyebab terjadinya Laka Lantas. Pemberian maaf harus dapat dipertimbangkan sebagai dasar untuk tidak meneruskan penyelesaian tanggung jawab pidana Laka Lantas Berat itu ke Pengadilan. Bahwa pemberian maaf terjadi setelah dilakukan musyawarah yang disertai atau tanpa disertai pemberian sesuatu berupa penggantian atas hilangnya sumber pendapatan karena korban penanggung jawab ekonomi keluarga, hal tersebut diserahkan sepenuhnya pada proses musyawarah.

Pemberian maaf menjadi pertanda bahwa keluarga korban menghendaki keharmonisan dan ketenteraman dalam hubungan sesama yang menjadi juga tujuan dari hukum. Pemberian maaf harus menjadi dasar penghilang unsur kesalahan dari pengemudi yang karena kelalaiannya menyebabkan terjadinya laka lantas. Dalam konteks demikian, Laka Lantas Berat yang terjadi karena kelalaian yang oleh beberapa ahli hukum dikelompokkan sebagai *delik aduan yang tidak mutlak*. Dalam konteks hukum Islam, pemberian maaf dari keluarga korban merupakan faktor penghilang unsur kesalahan dalam tindak pidana pembunuhan.

- 3) Laka Lantas Berat yang menyebabkan korban meninggal dunia atau luka berat, yang kesemuanya dari lingkungan keluarga si pengemudi sendiri. Dalam konteks penegakan hukum terhadap Laka Lantas Berat harus menggunakan "hati nurani" dan rasa keadilan masyarakat. Secara normaliter, tidak ada seorang anggota keluarga akan berniat berperilaku yang menyebabkan terjadinya Laka Lantas yang berakibat pada meninggalnya anggota keluarganya sendiri. Meninggal atau luka beratnya korban yang anggota keluarganya sudah pasti akan menyebabkan kesedihan yang luar biasa sehingga sangat tidak adil jika masih ditambah dengan keharusan diberi tanggung jawab pidana berupa sanksi pidana kurungan.
- 4) Laka Lantas Berat yang diakibatkan oleh kelalaian korban sendiri seperti berlari ke arah tengah jalan atau menabrakkan diri. Dalam kasus demikian unsur kesalahan atau kelalaian tidak dipunyai oleh pengemudi yang

menabrak sehingga wajar dan adil jika pengemudi dibebaskan dari tanggung jawab pidananya.

Dengan kata lain terhadap pengemudi yang secara sengaja berperilaku mengemudi menyebabkan terjadinya Laka Lantas Berat pantas tetap diproses melalui pengadilan. Kesengajaan dapat diselidiki dari adanya perilaku mengemudi yang ugal-ugalan seperti mengebut dalam kondisi lalu lintas padat atau memaksakan mendahului dalam kondisi padat lalu lintas atau memaksakan pengoperasian kendaraan bermotor yang sudah diketahui tidak memenuhi syarat teknis dan laik jalan, mabuk saat mengemudi, Perilaku demikian dapat dimaknai bahwa pengemudi sudah dapat menilai perilakunya mengandung konsekuensinya terjadinya Laka Lantas termasuk yang berat.

Kewenangan untuk mengambil tindakan lain seperti yang diatur dalam UU HAP dan UU Polri merupakan satu bentuk diskresi yang harus digunakan sesuai rasa keadilan masyarakat serta tercapainya ketertiban, keharmonisan, dan ketenteraman sosial. Penggunaan diskresi tersebut harus menjadi tanggung jawab dari anggota Polri yang bersangkutan sesuai dengan tuntutan rasa keadilan dan tujuan hukum. Pasal 16 ayat (2) UU Polri menentukan bahwa penggunaan diskresi tidak melanggar aturan hukum yang ada dan atas dasar pertimbangan yang patut atau layak serta menghormati hak asasi korban Laka Lantas.

Penggunaan diskresi dengan memberikan peluang untuk menyelesaikan tanggung jawab pidana Laka Lantas Sedang dan Berat di luar pengadilan memang menyimpangi UU LLAJ No 22 Tahun 2009 . Namun jika penggunaan diskresi tersebut justeru dirasakan adil oleh masyarakat serta

mendorong keharmonisan dan ketenteraman sosial, maka penggunaan diskresi tersebut justru sangat diperlukan karena sesuai nilai dasar dan tujuan dari hukum. Syarat yang dituntut oleh Pasal 16 ayat (2) UU Polri bahwa penggunaan diskresi tidak boleh digunakan sebagai "sarana pemerasan" atau "media pengaritan" atau "media memaksa untuk kepentingan pribadi". Tindakan demikian jelas bertentangan dengan aturan hukum tentang larangan gratifikasi atau penyuapan atau sumpah anggota Polri serta memperburuk citra institusi Polri.

Pasal 235 dan Pasal 236 UU LLAJ No 22 Tahun 2009 yang tidak secara tegas memperbolehkan atau melarang penggunaan kewenangan diskresi yang sebenarnya diberikan oleh UU Polri sendiri.

Bagaimana mekanisme dan kekuatan hukum seperti apa yang mengikat kepada para pihak sebagai konsekuensi logis pelaksanaan akibat perjanjian perdamaian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas tersebut.

Adanya kekosongan hukum tersebut dapat menimbulkan ketidakpastian hukum (*rechtsonzekerheid*), dan lebih jauh lagi bisa berakibat terhadap adanya kekacauan hukum (*rechtsverwarring*), dalam artian kata bahwa selama tidak diatur berarti boleh, akan tetapi selama belum ada tata cara yang jelas bukan berarti tidak boleh atau sebaliknya, sedangkan untuk melaksanakan upaya ADR dalam praktek tentunya diperlukan aturan hukum yang bersifat formal karena negara Indonesia menganut konsep negara hukum seperti dikemukakan oleh Wirjono Projodikoro yaitu:

1. Semua alat alat perlengkapan dari negara, khususnya alat alat perlengkapan dari pemerintah dalam tindakan tindakannya baik terhadap warga negara maupun dalam saling berhubungan masing

- masing tidak boleh sewenang wenang, melainkan harus memperhatikan peraturan peraturan hukum yang berlaku, dan
2. Semua orang dalam hubungan kemasyarakatan harus tunduk pada peraturan peraturan hukum yang berlaku.<sup>12</sup>

Hal ini mengandung arti bahwa segala tindakan pemerintah dan masyarakat harus didasarkan pada hukum/peraturan perundang-undangan, dan diharapkan dengan adanya aturan yang jelas mengenai perdamaian pada perkara lalu lintas dapat menimbulkan asas kepastian hukum yang tentunya memiliki kekuatan yang sama dengan putusnya perkara pada proses peradilan yang dilakukan oleh lembaga peradilan.<sup>13</sup> Karena praktek penyelesaian perkara pidana di luar pengadilan selama ini tidak ada landasan hukum formalnya, sehingga sering terjadi suatu kasus yang secara informal telah ada penyelesaian damai (walaupun melalui mekanisme hukum adat), namun tetap saja diproses ke pengadilan sesuai hukum yang berlaku.

Dan menurut Lilik Mulyadi:

Seiring berjalannya waktu, perubahan dan dinamika masyarakat yang teramat kompleks di satu sisi sedangkan di sisi lainnya terhadap regulasi pembuatan peraturan perundang-undangan sebagai kebijakan legislasi yang bersifat parsial ternyata sifat publik dari hukum pidana bergeser sifatnya karena relatif juga memasuki ranah privat dengan dikenal dan dipraktikkan mediasi penal (*penal mediation*) sebagai sebuah bentuk penyelesaian perkara di luar pengadilan.<sup>14</sup>

Eksistensi penyelesaian perkara akibat kecelakaan lalu lintas di luar pengadilan merupakan dimensi baru yang dikaji dari aspek teoretis dan praktik. Jika dikaji dari dimensi praktik akan berkorelasi dengan pencapaian dunia

---

<sup>12</sup>Abdul Azis Hakim, *Negara Hukum dan Demokrasi di Indonesia*, Cet I, Pustaka pelajar, 2011, hlm. 170.

<sup>13</sup>Baca Ancella Laksmaningtyas Utami, *Kesepakatan Perdamaian sebagai Alternatif Penyelesaian Sengketa Antarpersero PT. MMC*, Tesis, FH UI, 2011, hlm. 28.

<sup>14</sup>Lilik Mulyadi, *Penal Mediation dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Bagian I)*, diunduh melalui <http://www.jambilawclub.com/2011/03/penal-mediation-dalam-sistem-peradilan.html>, diakses tanggal 22-04-2012.

peradilan dan seiring berjalannya waktu dimana semakin hari terjadi peningkatan jumlah volume perkara dengan segala bentuk maupun variasinya yang masuk ke pengadilan, sehingga konsekuensinya menjadi beban bagi pengadilan dalam memeriksa dan memutus perkara sesuai asas peradilan sederhana, cepat dan biaya ringan tanpa harus mengorbankan pencapaian tujuan peradilan yaitu kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan. Apakah semua macam perkara pidana termasuk kecelakaan lalu lintas harus diajukan dan diselesaikan dimuka pengadilan, ataukah ada perkara-perkara tertentu, yang memungkinkan untuk diselesaikan melalui pola yang ada dalam rumusan Undang-Undang No 30 Tahun 1999 tentang UUAAPS. Dan bagaimana kekuatan mengikat perjanjian perdamaian kecelakaan lalu lintas pada polarisasi dan mekanisme penyelesaian sengketa tersebut, dimana hal dimaksud sungguh-sungguh dikehendaki bersama oleh para pihak (tersangka dan korban), serta untuk mencapai kepentingan yang lebih luas, yaitu terpeliharanya harmonisasi sosial.

Begitu juga dengan Provinsi jambi yang notabene tidak dapat terlepas dari tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Dan secara realistis memang terkadang terlihat walaupun telah terjadi perdamaian antara kedua belah pihak namun tetap saja pihak kepolisian tetap mempertahankan untuk meneruskan persoalan pidana kasus ini.

Berdasarkan hal hal tersebut diatas, penulis menjadi tertarik untuk melakukan Penelitian yang Penulis beri judul : “Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Golongan Berat dengan Pendekatan Konsep Restorative Justice”.



## **B. Perumusan Masalah**

Memperhatikan dari latar belakang tersebut diatas, penulis mencoba menuangkan dalam perumusan masalah yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimanakah pelaksanaan Restorative Justice dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat ditinjau di wilayah hukum Polresta Jambi?
2. Permasalahan apa saja yang ditemui dalam melakukan pendekatan Restorative Justice pada tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi?
3. Upaya apa saja yang di lakukan dalam mengatasi kendala yang di temui dalam penyelesaian melalui Restorative Justice pada tindakan kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pendekatan konsep Restorative Justice yang dapat menjadi alternatif penyelesaian tindak pidana akibat kecelakaan lalu lintas ditinjau dari peraturan perundang- undangan di Indonesia.
2. Untuk mengetahui, menganalisis dan mengkritisi efektifitas pendekatan konsep Restorative Justice sebagai alternatif penyelesaian tindak pidana dalam kecelakaan lalu lintas di Kota Jambi.

## **D. Manfaat Penelitian**

1. Secara Akademis sebagai salah satu sarat guna memperoleh gelar Magister Ilmu Hukum pada program Magister Ilmu Hukum Uniersitas Batanghari.

2. Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan sebagai titik tolak dalam penelitian lebih lanjut pelaksanaan perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas ditinjau dari peraturan perundang-undangan di Indonesia.
3. Secara Praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat jadi masukan dan bahan pertimbangan dalam penelitian hukum.

#### **E. Kerangka Konseptual**

1. Penyelesaian perkara laka lantas golongan berat semua dilakukan melalui jalur hukum kecuali yang perkara laka lantas luka ringan dan kerugian materiel, disini yang terjadinya penegakan hukum yang bukan hanya menjamin kepastian hukum namun juga memberikan putusan yang adil dan bermanfaat bagi para pihak korban laka lantas.
2. Tindak pidana Laka Lantas setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan, kerusakan kendaraan dan / atau barang, luka berat dan orang lain meninggal dunia.
3. Laka Lantas golongan Berat yang ditandai dengan kematian korban atau terjadinya luka berat yaitu luka yang menyebabkan tidak berfungsinya anggota badan atau memerlukan perawatan yang cukup lama (lebih dari 30 hari), tetap terbuka untuk diselesaikan di luar pengadilan dengan mempertimbangkan faktor-faktor, yaitu unsur kelalaian atau kesengajaan dan reaksi masyarakat atau keluarga korban sebagai pengukur rasa keadilan.

4. *Restorative Justice* (Keadilan Restoratif) adalah suatu pendekatan keadilan yang memfokuskan kepada kebutuhan daripada para korban, pelaku kejahatan, dan juga melibatkan peran serta masyarakat, dan tidak semata-mata memenuhi ketentuan hukum atau semata-mata penjatuhan pidana. Dalam hal ini korban juga dilibatkan di dalam proses, sementara pelaku kejahatan juga didorong untuk mempertanggungjawabkan atas tindakannya, yaitu dengan memperbaiki kesalahan-kesalahan yang telah mereka perbuat dengan meminta maaf, mengembalikan uang telah dicuri, atau dengan melakukan pelayanan masyarakat. Pendekatan *Restorative justice* memfokuskan kepada kebutuhan baik korban maupun pelaku kejahatan. Di samping itu, pendekatan *Restorative Justice* (Keadilan Restoratif).
5. Wilayah Hukum Kota Jambi notabene tidak dapat terlepas dari tingginya angka kecelakaan lalu lintas, dapat dilihat dari data kecelakaan lalu lintas selama tahun 2016, 2017 dan 2018.

Dari data yang penulis peroleh di Sat Lantas Polresta Jambi dimana data kecelakaan lalu lintas yang terjadi selama 3 (Tiga) tahun terakhir yakni tahun 2016 sampai dengan tahun 2018 sebagai berikut: Tahun 2016 berjumlah 403 kasus dengan korban meninggal dunia: 25 orang, luka berat: 19 orang, luka ringan: 656 orang, Tahun 2017 berjumlah 410 kasus dengan korban meninggal dunia: 32 orang, luka berat: 3 orang, luka ringan: 654 orang, Tahun 2018 berjumlah 481 kasus dengan korban meninggal dunia: 56 orang, luka berat: 1 orang, luka ringan: 768 orang.

Hal ini menunjukkan adanya peningkatan setiap tahunnya, pada tahun 2016 ke tahun 2017 mengalami kenaikan 1.7 % sedangkan dari tahun 2017 ke tahun 2018 mengalami kenaikan 17.3 %.

Dari kecelakaan lalu lintas tersebut yang sudah diselesaikan antara lain Tahun 2016: 403 P21 :2, SP3:6, RJ: 195, Tahun 2017: 410 P21 :3, .SP3:6, RJ:196, dan Tahun 2018 berjumlah 481, P21 :10, SP3:2, RJ: 239.

Penyaleaian secara Restorative Justice paling banyak dilakukan oleh Sat Lantas Polesta Jambi hal ini dilakukan dalam penyelesaian perkara sederhana, cepat dengan biaya ringan sehingga diskresi dapat terwujud.

Berdasarkan data tersebut hasil penelitian tersebut diatas, sehingga penulis tertarik menulis Tesis ini dengan judul: “Penyelesaian Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas Golongan Berat Dengan Pendektan Restorative Justice Di Wilayah Hukum Polresta Jambi”.

Di dalam penelitian ini ada beberapa peristilahan yang Penulis gunakan terutama di dalam perumusan judul. Maka dalam hal ini agar tidak timbul pemahaman yang keliru terhadap istilah tersebut maka dalam hal ini Penulis akan menguraikannya di dalam kerangka konseptual sebagai berikut:

Berkaitan dengan tindak pidana, “tindak pidana merupakan terjemahan dari *strafbaarfeit*, di dalam KUHP tidak terdapat penjelasan mengenai apa sebenarnya yang dimaksud dengan *strafbaarfeit* itu sendiri”.<sup>15</sup> Namun istilah tindak pidana juga lebih dikenal dengan istilah Delik yang berasal dari bahasa latin yakni *delictum*. Menurut Kamus Besar Bahasa

---

<sup>15</sup>Teguh Prasetyo, hlm. 45.

Indonesia, “Delik adalah perbuatan yang dapat dikenakan hukuman karena merupakan pelanggaran terhadap undang-undang tindak pidana”.<sup>16</sup>

Berkaitan dengan hal tersebut **Teguh Prasetyo** merumuskan bahwa pada intinya *Strafbaarfeit* meliputi unsur:

1. Suatu perbuatan manusia.
2. Perbuatan itu dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang.
3. Perbuatan itu dilakukan oleh seseorang yang dapat dipertanggung jawabkan.<sup>17</sup>

Oleh karena itu, dikarenakan tidak adanya penjelasan yang lebih komprehensif terhadap rumusan *strafbaarfeit* maka banyak terjadi asumsi dan pendapat mengenai *strafbaarfeit* dengan beragamnya peristilahan yang dipakai, seperti Perbuatan pidana, peristiwa pidana, maupun tindak pidana.

Menurut **Mulyatno**, *starbaarfeit* merupakan terjemahan dari istilah perbuatan pidana. Menurut **Mulyatno** berkaitan dengan perbuatan pidana:

Perbuatan pidana menunjuk kepada makna adanya kelakuan manusia yang menimbulkan akibat tertentu yang dilarang hukum dimana pelakunya dapat dikenai sanksi pidana. Dapat diartikan demikian karena kata perbuatan mungkin berupa kelakuan alam, karena yang dapat berbuat dan hasilnya disebut perbuatan itu adalah hanya manusia.<sup>18</sup>

Selain menggunakan istilah perbuatan pidana beberapa sarjana juga menterjemakan *strabaarfeit* sebagai peristiwa pidana, salah satunya adalah

**Wirjono Prodjodikoro**, menurutnya:

Dalam perundang-undangan formal Indonesia, istila peristiwa pidana pernah digunakan secara resmi di dalam Undang-Undang Dasar Sementara (UUDS) 1950, yakni pada Pasal 14 Ayat (1). Secara substantif, pengertian dari istilah peristiwa pidana lebih menunjuk

---

<sup>16</sup>*Ibid.*

<sup>17</sup>*Ibid.*, hlm. 46.

<sup>18</sup>*Ibid.*

kepada suatu kejadian yang dapat ditimbulkan baik oleh perbuatan manusia maupun oleh gejala alam. Oleh karena itu, dalam percakapan sehari-hari sering didengar suatu ungkapan bahwa kejadian itu merupakan peristiwa alam.<sup>19</sup>

Menurut ketentuan Pasal 1 Ayat (24) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai berikut: “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”.

*Restorative Justice* (Keadilan Restoratif) adalah suatu pendekatan keadilan yang memfokuskan kepada kebutuhan daripada para korban, pelaku kejahatan, dan juga melibatkan peran serta masyarakat, dan tidak semata-mata memenuhi ketentuan hukum atau semata-mata penjatuhan pidana. Dalam hal ini korban juga dilibatkan di dalam proses, sementara pelaku kejahatan juga didorong untuk mempertanggungjawabkan atas tindakannya, yaitu dengan memperbaiki kesalahan-kesalahan yang telah mereka perbuat dengan meminta maaf, mengembalikan uang telah dicuri, atau dengan melakukan pelayanan masyarakat. Pendekatan *Restorative justice* memfokuskan kepada kebutuhan baik korban maupun pelaku kejahatan. Di samping itu, pendekatan *Restorative Justice* (Keadilan Restoratif) membantu para pelaku kejahatan untuk menghindari kejahatan lainnya pada masa yang akan datang.

---

<sup>19</sup>*Ibid.*

## F. Kerangka Teoretis

### Teori Restorative justice

*Restorative Justice* (Keadilan Restoratif) adalah suatu pendekatan keadilan yang memfokuskan kepada kebutuhan daripada para korban, pelaku kejahatan, dan juga melibatkan peran serta masyarakat, dan tidak semata-mata memenuhi ketentuan hukum atau semata-mata penjatuhan pidana.

Pada uraian berikut ini, Penulis akan menguraikan mengenai teori yang Penulis gunakan di dalam penelitian ini. teori-teori yang Penulis maksudkan di sini adalah teori-teori yang dikemukakan oleh para sarjana melalui teori-teori yang dikemukakan yang telah diakui kebenaran dan keabsahannya.

Menurut **Bahder Johan Nasution**, “Semakin tinggi tingkat keilmuan atau semakin abstrak suatu konsep, maka konsep tersebut semakin teoritis. Hal ini berarti makin teoritis suatu konsep maka makin jauh pernyataan yang dikandungnya bila dihubungkan dengan gejala-gejala atau fakta-fakta yang ada di dalam kenyataan”.<sup>20</sup> Hal ini menurut hemat Penulis **Bahder Johan Nasution** memberikan suatu pemahaman akan pentingnya suatu pemahaman seorang peneliti terhadap teori yang dipakai di dalam penelitian yang sedang Penulis lakukan.

Kebijakan hukum pidana (*penal policy*) merupakan suatu bentuk perkembangan hukum pidana. Dalam hal ini berkaitan dengan kebijakan hukum pidana menurut **Marc Ancel**:

Di antara studi mengenai faktor-faktor kriminologis di satu pihak dan studi mengenai teknik perundang-undangan di lain pihak, ada tempat

---

<sup>20</sup>Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2008, hlm. 142.

bagi suatu ilmu pengetahuan yang mengamati dan menyelidiki fenomena legislative dan bagi suatu seni yang rasional, di mana para sarjana dan praktisi, para ahli kriminologi dan sarjana hukum dapat bekerja sama tidak sebagai pihak yang saling berlawanan atau saling berselisih, tetapi sebagai kawan sekerja yang terikat di dalam tugas bersama, yaitu terutama untuk menghasilkan suatu kebijakan pidana yang realistic, humanis, dan berpikiran maju (progresif) lagi sehat.<sup>21</sup>

Jika dipertanyakan mengenai kebijakan hukum pidana tentunya tidak dapat terlepas dari konsep pembaharuan hukum pidana. Jika dilihat dari sudut pandang pendekatan-kebijakan makna dan pembaharuan hukum pidana yaitu:

- a. Sebagai bagian dari kebijakan sosial, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya untuk mengatasi masalah-masalah sosial (termasuk masalah kemanusiaan) dalam rangka mencapai/ menunjang tujuan nasional (kesejahteraan masyarakat dan sebagainya).
- b. Sebagai bagian dari kebijakan kriminal, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya perlindungan masyarakat (khususnya upaya penanggulangan kejahatan).
- c. Sebagai bagian dari kebijakan penegakan hukum, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya memperbaharui substansi hukum (*legal substance*) dalam rangka lebih mengefektifkan penegakan hukum.<sup>22</sup>

Dalam hal perkembangan hukum pidana tersebut yang lebih ditekankan di dalam hal ini adalah berkenaan dengan tindak pidana. Hal ini dikarenakan tindak pidana merupakan suatu hal yang mehnjadi landasan utama pengaturan hukum pidana, karena pengaturan hukum pidana hampir secara keseluruhan mengatur persoalan tindak pidana.

Konsep *Restorative Justice* (Keadilan Restoratif) pada dasarnya sederhana. Ukuran keadilan tidak lagi berdasarkan pembalasan setimpal dari korban kepada pelaku (baik secara fisik, psikis atau hukuman); namun perbuatan yang menyakitkan itu disembuhkan dengan memberikan dukungan

---

<sup>21</sup>Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Kencana, Jakarta, 2011, hlm. 23.

<sup>22</sup>*Ibid.*, hlm. 29-30.



kepada korban dan mensyaratkan pelaku untuk bertanggungjawab, dengan bantuan keluarga dan masyarakat bila diperlukan. Dalam ke-Indonesia-an, maka diartikan bahwa *Restorative Justice* sendiri berarti penyelesaian secara adil yang melibatkan pelaku, korban, keluarga dan pihak lain yang terkait dalam suatu tindak pidana dan secara bersama mencari penyelesaian terhadap tindak pidana dan implikasinya dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula.

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Spesifikasi dan Tipe Penelitian**

Jenis penelitian ini yaitu penelitian yuridis empiris yaitu penelitian terhadap efektivitas hukum, yang membahas bagaimana hukum beroperasi dalam masyarakat. Faktor-faktor yang mempengaruhi hukum itu berfungsi dalam masyarakat, yaitu (1) kaidah hukum/peraturan itu sendiri; (2) petugas/penegak hukum; (3) sarana atau fasilitas yang digunakan oleh penegak hukum; (4) kesadaran masyarakat.<sup>1</sup> Penulis memilih jenis penelitian secara yuridis empiris karena penelitian ini berhubungan dan bertitik tolak pada segi-segi hukum positif atau hukum yang berlaku saat ini, yang berupa ketentuan peraturan perundang-undangan dan ketentuan lainnya yang kemudian dihubungkan dengan praktek yang terjadi di lapangan. Tipe penelitian dalam penulisan tesis ini bersifat penelitian deskriptif analisis yaitu menganalisa data yang dipergunakan baik data primer dan data sekunder, meliputi isi dan struktur hukum positif yang akan ditentukan penulis untuk menentukan isi atau makna aturan hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang

menjadi objek kajian.<sup>2</sup> Penelitian deskriptif analisis yaitu penelitian yang bertujuan mendiskripsikan (menggambarkan) secara sistematis dan faktual untuk mendapatkan saran-saran apa yang seharusnya dilakukan untuk menyelesaikan masalah yang terjadi. Dengan melihat objek serta cara perolehan data penelitian ini, maka penelitian yang digunakan adalah penelitian yang bertipe Yuridis Empiris.

## 2. Pendekatan penelitian

Pendekatan UU No.8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana yaitu Pasal 7 ayat (1) huruf j yang berbunyi : "*penyidik (baca pejabat Kepolisian Republik Indonesia) dapat mengambil tindakan lain menurut hukum yang bertanggungjawab*", UU No.2 Tahun 2002 tentang Polri yaitu :Pasal 16 ayat (1) huruf l dan ayat (2) yang pada intinya menentukan bahwa anggota Polri mempunyai kewenangan "mengambil tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab" dengan syarat tindakan lain harus : (a) tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum; (b) selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan; (c) harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatan; (d) pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; (e) menghormati hak asasi manusia, Pasal 15 ayat 1 huruf b membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum.

Pendekatan Konsep, setiap sengketa/tindak pidana laka lantas golongan berat penyelesaiannya tidak harus di pertanggung jawabkan di penjara, namun bisa juga dipertanggung jawabkan di luar penjara dengan

cara musyawarah kepada para pihak untuk mencapai mufakat sehingga terwujudnya keadilan.

Pendekatan Kasus, telah terjadi laka lantas antara kendaraan sepeda motor jenis honda vario dengan kendaraan roda empat jenis mitsubishi pick up dengan korban atas nama Elina sedangkan pengemudi kendaraan roda empat/pelaku atas nama Zores.

Pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*), yaitu upaya pendekatan secara teoritis menuju artikulasi empiris tentang penegakan hukum pemerintahan di Indonesia, selain itu penulis juga menganalisa kejadian ataupun fakta-fakta di lapangan.

### **3. Sumber Data**

#### **1) Studi Pustaka**

Studi kepustakaan merupakan suatu kegiatan yang tidak dapat dipisahkan dari suatu penelitian. Teori-teori yang mendasari masalah dan bidang yang akan diteliti dapat ditemukan dengan melakukan studi kepustakaan. Selain itu seorang penelitian dapat memperoleh informasi tentang penelitian-penelitian sejenis atau yang ada kaitannya dengan penelitiannya. Dan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya. Dengan melakukan studi kepustakaan peneliti dapat memanfaatkan semua informasi dan pemikiran-pemikiran yang relevan dengan penelitiannya.

## 2) Studi Lapangan

Studi Lapangan ( Field Research ) adalah pengumpulan data penelitian secara langsung ke lapangan dengan mempergunakan teknik pengumpulan data yang didapatkan langsung di lokasi penelitian kepada:

- Korban kecelakaan lalu lintas golongan berat atas nama Elina
- Pelaku kecelakaan lalu lintas golongan berat atas nama Zores
- Penyidik kecelakaan lalu lintas (Kanit Laka Sat Lantas Polresta Jambi) atas nama Jadi Pamuas

## 4. Teknik Pengambilan Sample dengan memakai Pourposive Samping

- Wawancara/menanyakan kepada para pihak antara lain korban kecelakaan lalu lintas luka berat, pelaku kecelakaan lalu lintas luka berat dan penyidik kasus kecelakaan lalu lintas.
- Tokoh masyarakat yang ikut serta dalam musyawarah.

## 5. Metode Pengumpulan Data

Alat pengumpulan data yang penulis gunakan di lokasi penelitian adalah sebagai berikut:

- 1) Wawancara (*interview*).
- 2) Pengamatan langsung ke lapangan (*observation research*).

## 6. Pengolahan Data

Data-data yang terkumpul terkait materi penelitian ini akan diolah dengan melakukan metode analisis kualitatif tersebut lalu diuraikan secara deskriptif dan perspektif.

Sebelum melakukan suatu penelitian ilmiah, seorang peneliti dituntut untuk terlebih dahulu memahami tentang dasar-dasar berpikir secara sistematis dan metodologis. Hal ini sangat penting agar dapat memperoleh hasil penelitian yang baik dan bermutu dalam bentuk karya ilmiah. Tanpa metode yang benar, maka sebuah karya ilmiah tidak akan mempunyai nilai ilmiah yang kebenarannya diragukan atau dipertanyakan.

Menurut **Ronny Hanitijo Soemitro**, penelitian pada umumnya bertujuan untuk menemukan, mengembangkan atau menguji kebenaran suatu pengetahuan. Agar Tesis ini memenuhi syarat keilmuan maka tidak akan terlepas dari suatu penelitian ilmiah, yang bertujuan :

1. Menemukan berarti berusaha memperoleh sesuatu untuk mengisi kekosongan atau kekurangan.
2. Mengembangkan berarti memperluas dan menggali lebih dalam sesuatu yang sudah ada.
3. Menguji berarti menguji kebenaran dilakukan jika apa yang sudah ada masih atau menjadi diragu-ragukan kebenarannya.<sup>23</sup>

Dalam penulisan karya ilmiah dalam bentuk Tesis metode penelitian mempunyai peranan yang sangat penting. Menurut **Koentjoroningrat**, metode penelitian adalah “Sebagian pengetahuan mengenai berbagai macam cara kerja yang sangat diperlukan didalam suatu penelitian, sebab metodologi

---

<sup>23</sup>Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1982, hlm. 15

memberikan atau menunjukkan cara-cara untuk memahami obyek yang menjadi sasaran penelitian.”<sup>24</sup>

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis empiris. Penelitian yuridis empiris adalah penelitian yang berupaya mengamati fakta-fakta hukum yang berlaku di tengah-tengah masyarakat, di mana hal ini mengharuskan pengetahuan untuk dapat diamati dan dibuktikan secara terbuka.<sup>25</sup>

## H. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan Gambaran yang singkat tentang Materi yang akan dibahas, maka dapat dilihat dengan sistematika penulisan berikut ini :

Bab Satu. Pendahuluan, pada bab ini berisikan tentang Latar Belakang Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian dan Sistematika Penulisan.

Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Perdamaian. Dalam Bab ini akan diuraikan mengenai Perjanjian pada umumnya, Tinjauan mengenai Perdamaian, Perdamaian akibat kecelakaan Lalu Lintas dan Perjanjian damai akibat kecelakaan Lalu lintas sebagai perikatan yang lahir karena persetujuan.

Bab Dua. Tinjauan Umum Tentang Kecelakaan Lalu Lintas. Dalam Bab ini akan diuraikan mengenai Kecelakaan Lalu lintas dan Faktor serta Elemen yang menyebabkan terjadinya kecelakaan Lalu Lintas.

Bab Tiga. Tentang Restorative Justice

---

<sup>24</sup>Koentjoroningrat, *Kebudayaan Mentalitet dan Pembangunan*, Gramedia, Jakarta 1992, hlm 4.

<sup>25</sup>Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2008, hlm. 125.

1. Pengertian Restorative
2. Model Pendektan
3. Teori – teori Restorative Justice

Bab Empat. Bagaimanakah pendekatan Restorative Justice daam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas ditinjau di wilayah hukum Polresta Jambi , Permasalahan apa saja yang ditemui dalam melakukan pendekatan Restorative Justice pada tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi , Upaya apa saja yang di lakukan dalam mengatasi kendala yang di temui dalam peyelesaian melalui Restorative Justice pada tindakan kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi

Bab Lima Penutup, Bab ini merupakan penutup yang berisi Kesimpulan dan Saran

## **BAB II**

### **TINJAUAN UMUM TENTANG KECELAKAAN LALU LINTAS**

#### **A. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas**

Dalam melakukan suatu analisa kecelakaan lalu lintas diperlukan pengetahuan mengenai definisi kecelakaan. Kecelakaan merupakan kejadian tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi atau reaksi suatu subjek, bahan, atau radiasi menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera (Heinirich, 1980). Menurut Feank Bird kecelakaan merupakan suatu kejadian yang tidak diinginkan yang menyebabkan kerugian pada manusia, kerusakan pada properti, dan hilang atau terganggunya proses (Heinirich 1996).

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban) (WHO, 1984). Kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan manusia dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan diperhitungkan papaling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan di mana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cedera, ataupun kecacatan, tetapi juga dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan (Hobbs, 1995).



Dari beberapa definisi tentang kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak disangka-sangka dan tidak diinginkan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, terjadi di jalan raya atau tempat terbuka yang dijadikan sebagai sarana lalu lintas serta menyebabkan kerusakan, luka-luka, kematian manusia dan kerugian harta benda.

## **B. Jenis dan Dampak Kecelakaan Lalu Lintas**

Karakteristik kecelakaan menurut jumlah kendaraan yang terjadi digolongkan menjadi:

- a. Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan tergiling akibat ban pecah.
- b. Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.

Karakteristik kecelakaan menurut jenis tabrakan dapat diklasifikasikan menjadi:

- a. *Angle (Ra)*, tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan,
- b. *Reae-End (Re)*, kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah,

- c. *Sideswipe (Ss)*, kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan,
- d. *Head-On (Ho)*, tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (*tidak sideswipe*),
- e. *Backing*, tabrakan secara mundur. (Hubdat, 2006)

Kriteria kecelakaan lalu lintas sesuai dengan pasal 310 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229

ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

Untuk mempermudah dan memahami pasal 310 Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Kapolri melalui Kakorlantas Polri mengirimkan telegram dengan Nomor: ST/2371/IX/2016 tanggal 25 September 2016 tentang bahwa kecelakaan lalu lintas dapat dibagi beberapa golongan diantaranya:

- a. Luka ringan yang mengakibatkan korban sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang di klasifikasikan dalam luka berat.
- b. Luka berat jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh atau menimbulkan bahaya maut, tidak mampu menjalankan tugas atau pekerjaannya, kehilangan salah satu panca indra, menderita cacat berat atau lumpuh, terganggu daya piker selama empat minggu, gugur atau matinya kandungan seorang perempuan, luka yang membutuhkan rawat inap lebih dari tiga puluh hari.
- c. Meninggal dunia di TKP, perjalanan ke rumah sakit ,meninggal dunia karena luka yang diderita dalam masa perawatatan selama 30 (Tiga Puluh) hari sejak terjadinya kecelakaan lalu lintas.

### Sepeda Motor.

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor roda dua atau tiga, tanpa rumah-rumah, baik dengan atau tanpa kereta samping. Sepeda motor merupakan komponen terbesar dalam pergerakan perjalanan dan lalu lintas di jalan umum. Hal ini dikarenakan sepeda motor merupakan jenis kendaraan biaya murah yang dapat dimiliki oleh kalangan ekonomi lemah, serta memiliki aksesibilitas tinggi.

Selain kelebihan tersebut diatas, sepeda motor juga memiliki kelemahan, yaitu disainnya yang kurang stabil dan mudah terjadi kecelakaan. Dengan bentuk yang relatif kecil, sepeda motor mempunyai kemampuan melaju dan *manuver* yang lincah sehingga bisa bergerak di antara mobil atau kendaraan lain. Sepeda motor juga didesain terbuka tanpa ada perlindungan fisik sehingga sepeda motor memiliki tingkat *fatalitas* yang lebih tinggi dari pada mobil atau kendaraan lain. Sepeda motor yang mempunyai kemampuan mesin yang sangat besar jika dibandingkan dengan bobotnya menyebabkan sepeda motor dapat melaju dengan kecepatan tinggi. Kondisi ini menyebabkan pemacu percepatan ke arah motorisasi dan penyebab naiknya tingkat kematian (*deat rates*) di daerah Asian Pasifik (ADB, 1998). Beberapa kelemahan penggunaan sepeda motor meliputi:

- a. Kestabilan gerakan, sepeda motor hanya ditopang oleh dua roda sehingga keseimbangan gerakan tergantung pada kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan. Kalau dalam mengemudi kurang hati-hati maka sangat mudah tergelincir atau menabrak.

- b. Kemampuan sepeda motor untuk bergerak dengan kecepatan tinggi dapat menyebabkan terjadinya dampak yang besar jika sepeda motor mengalami permasalahan .
- c. Sepeda motor tidak dirancang untuk melindungi penggunanya (*unprotect rider*), tidak dilengkapi penutup untuk melindungi pengemudinya, sehingga pengemudi sepeda motor harus melengkapi dirinya dengan pengaman yang lengkap seperti helm, jaket pelindung, sepatu yang kuat dan sebagainya.

(Hubdat, 2006)

Beberapa penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan yang melibatkan sepeda motor mempunyai angka yang cukup tinggi. Hal ini berkaitan dengan penambahan jumlah kendaraan sepeda motor yang begitu pesat karena relative terjangkau oleh sebagian besar masyarakat Indonesia. Selain itu, perilaku pengendara sepeda motor di jalan raya juga menjadi factor penentu terjadinya kecelakaan (Lillie, 2005).

Dalam mengendarai sepeda motor diperlukan alat pelindung diri (APD) sepeda motor, yaitu terdiri dari:

- a. Helm

Helm merupakan komponen terpenting bagi pengendara sepeda motor. Setiap pengendara sepeda motor dan penumpangnya (orang yang membonceng) wajib menggunakan helm.

Jenis helm yang dapat melindungi kepala pengendara sepeda motor dapat digolongkan menjadi tiga jenis, yaitu:

- Helm yang menutup keseluruhan wajah (*full face*), helm ini merupakan helm yang memenuhi standar keselamatan bagi pengendara sepeda motor karena memberikan keselamatan tertinggi.
- Helm  $\frac{3}{4}$  (*three-quarter open face*), bentuk helm jenis ini hampir sama dengan helm *full face*, namun perlindungan yang diberikan lebih kecil karena dagu pengendara tidak terlindungi dengan sempurna atau masih agak terbuka.
- Helm jenis topi (*half face*), merupakan helm setengah terbuka atau disebut dengan istilah helm batok, karena hanya menutupi sebagian kepala sehingga perlindungan yang diberikan tidak maksimum jika terjadi kecelakaan. Kemungkinan terjadinya retak kepala sangat besar.

#### b. Sarung Tangan

Selain berfungsi sebagai pelindung tangan dan jari pada saat udara dingin dan hujan, sarung tangan juga berfungsi sebagai peredam resiko cedera pada saat terjadi kecelakaan. Karena baik disadari atau tidak biasanya pada saat terjadi kecelakaan, telapak tangan merupakan organ tubuh yang menyentuh aspal dan menahan tubuh pertama kali. Sarung tangan yang dianjurkan yaitu sarung tangan yang terbuat dari bahan yang kuat sehingga dapat mencegah cedera tangan dan pergelangan tangan pada saat kecelakaan terjadi. Selain itu, juga dianjurkan yang memiliki penahan permasalahan atau protector di ujung kepala.

c. Jaket

Jaket dikenakan untuk mencegah cedera terutama pada permukaan tubuh. Jaket yang tebal berfungsi untuk menahan permasalahan pada lima titik bagian tubuh, yaitu dua titik di pundak, dua titik di siku tangan, dan satu titik di punggung belakang. Pemasangan protector di pundak, punggung, siku dan sepanjang tulang tangan sangat baik untuk meredam permasalahan yang terjadi pada saat kecelakaan sehingga cedera dapat dicegah atau dikurangi. Sebaiknya jaket yang digunakan terbuat dari bahan yang kuat serta ringan, seperti *nylon*, *gore-tex*, dan *cordura* yang tahangesekan dan air. Warna jaket yang dikenakan saat berkendara sebaiknya warna cerah agar mudah terlihat oleh pengendara lainnya. Selain itu, jaket yang dipilih sebaiknya menyerap keringat dan tidak tembus angin.

d. Celana Panjang

Penggunaan celana panjang bertujuan untuk mengurangi cedera pada lutut dan panggul. Penggunaan celana panjang yang dilapisi dengan penahan permasalahan atau protector di kedua titik area lutut sangat berguna untuk mencegah cedera pada daerah tersebut. Untuk celana *touring* buatan pabrik, biasanya sudah dipasangkan beberapa pelindung tubuh, antara lain di daerah belakang untuk melindungi tulang ekor, panggul samping, lutut dan tulang kering. Celana yang digunakan sebaiknya celana yang bahannya tebal, seperti jeans, soft canvas, kulit, *gore-tex*, dan *cordura*. Hal ini karena bahan-bahan tersebut memiliki daya tahan gesekan yang baik, kekurangannya adalah tidak terlalu nyaman

dipakai saat matahari terik. Hal ini biasanya disiasati dengan memasang lapisan dari bahan katun di sisi dalam agar dapat menyerap keringat dengan baik (Octaviani, 2008).

- e. Penutup telinga, berfungsi untuk menghindari kebisingan yang dapat merusak telinga dari suara mesing dan angin.
- f. Rompi, sebaiknya terbuat dari bahan yang *retroreflective* dan warna yang mudah terlihat oleh pengguna jalan lain.
- g. Pelindung mata dan wajah, untuk melindungi mata dan wajah dari angin, debu, benda-benda yang berterbangan di udara, dan sebagainya. Alat pelindung mata dan wajah yang baik harus memenuhi persyaratan, meliputi tidak ada goresan, tidak membatasi pandangan dari berbagai arah, dapat diikat erat sehingga tidak mudah pudar.
- h. Sepatu, untuk melindungi pergelangan kaki. Penggunaan sepatu yang dianjurkan adalah tertutup rapat dan memiliki tinggi di atas mata kaki sangat dianjurkan. Penggunaan sepatu juga berfungsi untuk mengurangi dampak yang diterima apabila terjatuh atau melindungi kaki apabila terlindas mobil pada saat sepeda motor berhenti. Pilihan sepatu yang benar untuk berkendara motor tidak hanya nyaman dipakai, tapi yang paling penting adalah lunaknya bagian sendi engkel bagian depan. Hal ini dimaksudkan pada saat melakukan pengereman mendadak, kaki akan langsung menyalurkan ke tuas rem secara baik dan tidak tertahan oleh sepatu yang keras.



### C. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas.

Kegiatan mengemudikan sepeda motor merupakan pekerjaan kompleks yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu, karena pada waktu yang bersamaan pengemudi harus menghadapi dan menangani dua pekerjaan yaitu menangani kendaraan dengan peralatannya serta mengamati kondisi jalan dengan lalu lintasnya. Hal ini berisiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas (NHSTA, 2005 dan Suharyadi, 2005)

Matriks Haddon merupakan suatu model konseptual yang mengaplikasikan prinsip-prinsip dasar kesehatan masyarakat untuk masalah kecelakaan lalu lintas, konsep ini dikembangkan oleh Dr. William Haddon Jr lebih dari 35 tahun yang lalu (Wikipedia, 2009). Menurut teori ini kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan dan lingkungan. Pada perkembangannya faktor lingkungan dibagi menjadi dua, yaitu lingkungan fisik dan lingkungan social. William Haddon mengembangkan suatu matriks dimana manusia, kendaraan, lingkungan fisik dan social berinteraksi dalam suatu periode waktu tertentu. Pendekatan permodelan kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga fase waktu, yaitu sebelum kecelakaan (*pre-crash*), saat kecelakaan (*crash*), dan setelah kecelakaan (*post-crash*). Konsep ini digunakan untuk menilai cedera dan mengidentifikasi metode pencegahan (O'neil, 2002).

Matriks ini terdiri dari 4 kolom dan 3 baris, pada kolom berisikan *host* (manusia) yang merujuk pada pengendara sepeda motor, *agent* yaitu kendaraan yang digunakan, lingkungan fisik meliputi karakteristik jalan dan kondisi lingkungan saat berlalu lintas, dan lingkungan social merujuk pada norma-

norma social, budaya serta hokum yang berlaku di masyarakat yang mendukung terciptanya keselamatan berlalu lintas. Sedangkan baris berisikan tahapan kecelakaan yang berfungsi untuk menentukan metode pencegahan kecelakaan lalu lintas pada setiap tahapan kejadian (o'neil, 2002).

Setiap bagian dari manusia, kendaraan, lingkungan fisik dan social selalu berada pada dua keadaan, yaitu keadaan umum (*global state*) dan keadaan pada saat kejadian (*actual state*). Antara *actual states* dan *global state* terdapat hubungan yang saling ketergantungan, yakni keadaan pengemudi tergantung pada *global state* dari kendaraan dan lingkungan serta situasi serta situasi dimana tergantung harus bereaksi. Jika reaksi pengemudi tidak sesuai dengan *action state* yang dihadapi saat itu, misalnya terlambat menginjak rem, maka akan timbul gangguan keseimbangan pada empat faktor tersebut. Hal ini mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan dampak yang tidak diinginkan (O'neil, 2002).

#### 1) Faktor Manuasia

Manusia sebagai pengemudi adalah orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudikan, mengendalikan dan mengarahkan kendaraan ke tempat tujuan yang diinginkan. Menurut PP No.43 tahun 1993, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor fidiologis dan psikologis. Factor fisiologi manusia yang dapat berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan adalah system syaraf, penglihatan, pendengaran, stabilitas perasaan, indera lain (sentuh, bau), modifikasi (lelah,

obat). Sedangkan factor fisiologi berupa motifasi, intelegensia, pengalaman, emosi, kedewasaan dan kebiasaan. Factor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena cenderung sebagai penyebab potensial kecelakaan.

Karakteristik kemampuan, keterampilan dan kebiasaan pengguna jalan dalam berlalu lintas merupakan factor penentu dalam keberhasilan beradaptasi tersebut. Perilaku pengemudi berasal dari interaksi antar factor-faktor manusia dan juga factor lain termasuk hubungannya dengan unsur kendaraan dan lingkungan jalan. Kombinasi dari factor fisiologis dan psikologis menghasilkan waktu reaksi yang merupakan suatu rangkaian kejadian dialami pengemudi dalam melakukan bentuk tindakan akhir sebagai reaksi adanya gangguan dalam masa mengemudi yang diukur dalam suatu waktu detik. Tujuan akhir dari proses ini adalah menghindari kecelakaan.

Waktu reaksi terdiri dari empat bagian waktu, berkisar antara 0,5 – 4 detik tergantung komplekitas masalah yang dihadapi dan juga dipengaruhi oleh karakteristik individual pengemudi. Keempat factor tersebut biasa disebut waktu PIEV, yaitu:

- a. *Perception* : masuknya rangsangan lewat panca indera
- b. *Intellection* : menelaah terhadap rangsangan
- c. *Emotion* : penanggapan terhadap rangsangan setelah proses *Perception* dan *Intellection*, dalam arti proses pengambilan keputusan.
- d. *Volition* : pengambilan tindakan sesuai dengan pertimbangan yang adil

Untuk mengukur waktu lama yang dibutuhkan tiap bagian PIEV adalah sulit sekali. Untuk keperluan perencanaan, menurut hasil uji la AASHTO (*Association of State Highway and Transportation Official*) diketahui bahwa seorang pengemudi menggunakan waktu 2,5 detik untuk jarak penglihatan dan 2 detik untuk beraksi di daerah persimpangan (WHO, 1984). Adapun faktor lain yang mempengaruhi karakteristik pengemudi, yaitu:

a) Usia Pengemudi

Usia mempunyai pengaruh penting terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia muda lebih sering terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas, baik sebagai pejalan kaki maupun pengemudi dibandingkan dengan orang yang berusia lanjut atau lebih tua (Sabey, 1983). Separuh kecelakaan lalu lintas yang terjadi berasal dari pengemudi yang berada pada rentang usia 18-24 tahun. Hal ini bisa jadi dikarenakan pada usia dewasa muda terdapat sikap tergesa-gesa dan kecerobohan. Selain itu, kelompok umur tersebut merupakan pengemudi pemula dengan tingkat emosi yang belum stabil serta belum berhati-hati dalam mengendarai kendaraannya. (Hunter, 1975). Orang-orang yang berusia 30 tahun atau lebih cenderung memiliki sikap hati-hati dan menyadari adanya bahaya dibandingkan dengan yang berusia muda.

b) Pendidikan Pengemudi

Tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap program peningkatan pengetahuan secara langsung dan secara tidak langsung terhadap

perilaku. Pada umumnya pekerja yang berpendidikan rendah mempunyai ciri sulit untuk diajak bekerja sama dan kurang terbuka terhadap pembaharuan. Hal ini disebabkan masih adanya nilai-nilai lama yang mereka anut selama ini (Hubdat, 2006).

#### c) Kemampuan Mengemudi

Kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh factor yang saling berkaitan, yaitu keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan meliputi cara membelok atau merubah arah, cara mundur, cara mendahului kendaraan lain, cara mengikuti kendaraan serta mengendalikan kecepatan kendaraan yang dikemudikan melalui system gas, rem dan perseneling (Hubdat, 2006).

#### d) Pengalaman Mengemudi

Meningkatkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi yang masih berusia muda penyebabnya adalah sedikitnya pengalaman mereka dalam mengemudi dan ditemukan juga bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengemudi yang baru mempunyai pengalaman selama satu tahun dibandingkan dengan pengemudi yang sudah memiliki pengalaman lebih lama (Jenkins, 1979). Pengemudi yang berusia muda mempunyai keterampilan yang baik dalam mengemudi akan tetapi juga paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena lebih dari 70% pengemudi tersebut adalah pemula.

#### e) Perilaku

Faktor perilaku pengemudi yang kurang baik memegang peranan penting dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor perilaku yang tidak baik meliputi: tidak menggunakan helm pengaman, mengemudikan dengan kecepatan terlalu tinggi, kebiasaan minum-minuman keras, keterampilan mengemudi, dan melampaui batas muatan maksimum sepeda motor.

#### f) Kepemilikan SIM

SIM adalah penyerahan hak Negara kepada mengemudi guna menjalankan kendaraan dan menggunakan jalan atau disebut berlalu lintas secara benar. SIM untuk pengendara sepeda motor yaitu SIM golongan C. pengendara sepeda motor yang memiliki SIM sebelumnya harus melewati seleksi atau tes sesuai peraturan lalu lintas, sikap pengendara dan lain-lain. Dengan demikian dapat diasumsikan bahwa pengemudi yang memiliki SIM telah terampil dalam mengendarai kendaraan dan telah mengetahui peraturan lalu lintas, khususnya di jalan raya. Sedangkan pengemudi sepeda motor yang belum memiliki SIM dapat diasumsikan bahwa yang bersangkutan belum terampil dalam mengemudikan kendaraannya dan belum mengetahui peraturan lalu lintas di jalan raya.

Walaupun demikian, hal ini tidaklah dapat diberlakukan secara mutlak karena banyak pengemudi yang telah terampil mengemudikan sepeda motor akan tetapi karena suatu hal, yang bersangkutan belum mengusahakan memiliki SIM. (Santoso, 1983)

Faktor-faktor tersebut di atas merupakan karakteristik pengguna sepeda motor. Adapun faktor-faktor yang seringkali menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas adalah:

a. Lengah

Lengah adalah melakukan kegiatan lain sambil mengemudi yang dapat mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengemudi, seperti contohnya melihat ke samping, menyalakan rokok, mengambil sesuatu atau berbincang-bincang di HP saat mengemudikan kendaraan. Langkah dapat menyebabkan pengemudi menjadi kurang antisipasi dalam menghadapi situasi lalu lintas, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas (Asrian, 2008).

b. Mengantuk

Pengemudi yang mengantuk adalah pengemudi yang kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat dan atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat (Wikipedia, 2008). NHTSA (1998) menyatakan bahwa resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas terbesar disebabkan oleh pengemudi yang mengantuk. Ketika kurang tidur maka seseorang akan berhutang untuk tidur sehingga memiliki resiko kecelakaan. Ciri-ciri mengantuk antara lain: menguap terus menerus, mengemudi zig-zag, perih pada mata, kesulitan mengangkat kepala, lambat dalam beraksi, berhalunisasi, kesulitan mengingat beberapa kilometer yang lalu, mengemudi dengan kecepatan yang berubah-ubah.

c. Mabuk

Alkohol dan berkendara merupakan kombinasi yang sangat fatal. Beberapa hal yang harus disadari antara lain:

- Alkohol mempengaruhi penilaian, pengendara sepeda motor yang mengkonsumsi alkohol akan mengalami kesulitan dalam menilai jarak aman, kecepatan kendaraan dan kecepatan kendaraan lain.
- Alkohol mempengaruhi keseimbangan pengendara sepeda motor, bahkan dalam jumlah yang sedikit sekalipun alkohol dapat membuat pengemudi sulit untuk menjaga keseimbangan.
- Alkohol member rasa percaya diri semu, pengendara sepeda motor mungkin tidak menyadari seberapa besar alkohol mempengaruhi dirinya dalam berkendara dan seberapa besar alkohol resiko yang akan dihadapi.
- Alkohol membuat pengendara sepeda motor sulit melakukan lebih dari satu hal dalam waktu yang sama. Padahal dalam berkendara pengemudi sepeda motor harus dapat berkonsentrasi dan mengetahui posisi pengguna jalan lainnya.

Ketika baru mengkonsumsi minuman beralkohol, seseorang merasa mampu mengendarai sepeda motor tetapi tidak dapat memperhatikan hal penting lainnya seperti *traffic light*, mobil dari samping jalan atau pejalan kaki yang sedang menyebrang. Selain itu, alkohol akan membuat pengendara merasa lemah, pusing atau mengantuk. Sedangkan ganja merupakan salah satu jenis narkoba yang dapat mempengaruhi kemampuan dalam berkendara, hal ini dikarenakan ganja mempengaruhi perhatian seseorang dan mengurangi kemampuan dalam memproses



informasi yang diterima. Mengkombinasikan obat-obatan dengan alkohol atau obat-obatan lain akan mempengaruhi performa seseorang dalam berkendara dan berisiko tinggi menyebabkan kecelakaan dengan dampak yang cukup parah (Hubdat, 2006).

d. Lelah

Kelelahan akan mengurangi mempengaruhi pengendara untuk dapat mengambil keputusan dengan cepat dan kesulitan berkonsentrasi. Kelelahan juga dapat mempengaruhi keseimbangan dan pandangan seseorang dalam berkendara. Kondisi lelah dapat menimbulkan resiko kecelakaan. Kelelahan menyebabkan pengendara menjadi kurang waspada terhadap hal yang terjadi di jalan serta kurang mampu bereaksi dengan cepat dan aman pada saat situasi genting terjadi (Asrian, 2008). Kelelahan pengemudi menyumbang lebih dari 25% kecelakaan (Hubdat, 2006). Dua penyebab utama kelelahan adalah kurangnya waktu tidur dan berkendara pada waktu-waktu yang semestinya digunakan untuk istirahat/tidur. Menurut sum'mur (1989), tanda-tanda kelelahan yang utama adalah:

- Penurunan perhatian
- Perlambatan dan hambatan persepsi
- Lambat dan sulit berpikir
- Penurunan kemauan atau dorongan untuk bekerja
- Kurangnya efisiensi kegiatan-kegiatan fisik dan mental

Terjadi atau tidaknya kecelakaan sangat ditentukan oleh pengemudi sebagai pengarah alat transportasi. Berbagai kondisi dan situasi akan dihadapi oleh pengemudi dalam satu hitungan waktu. Kecepatan reaksi manusia

berkisar antara 0,4 detik sampai 0,8 detik, namun kecepatan dapat berubah menjadi lambat apabila pengemudi lelah (Mulyanto, 2005). Kecelakaan sepeda motor yang disebabkan Karena faktor lelah dapat terjadi dalam kondisi-kondisi berikut di bawah ini:

- Mengemudi pada dini hari (jam 1 s/d 6 pagi) yang merupakan waktu normal untuk tidur, serta mengemudi pada jam tidur siang (jam 1 s/d 5 sore), karena pada jam-jam tersebut biasanya sebagian dari kita merasa mengantuk.
- Memulai perjalanan setelah bekerja selama seharian.

e. Tidak Terampil

Mengendarai sepeda motor membutuhkan keterampilan yang memerlukan latihan dan pengalaman selama bertahun-tahun serta prakrek dengan menggunakan teknik berkendara yang tepat. Keterampilan dalam mengendarai motor dapat diperoleh melalui pelatihan. Pelatihan berkendara meliputi keterampilan mengerem, membelok, berkendara disekitar lingkaran dan berbagai kondisi jalan.

f. Tidak Tertib

Kendala utama yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan jalan adalah rendahnya disiplin masyarakat dalam berlalu lintas, kurangnya kedisiplinan ini menjadi salah satu faktor yang memicu terjadinya kecelakaan. Banyaknya peristiwa kecelakaan yang diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan lampu lalu lintas.

Dalam rangka meminimalisir kasus atau kejadian kecelakaan, seorang pengemudi dituntut memiliki persyaratan tertentu, diantaranya :

- Daya antisipasi sangat tergantung kepada faktor karakteristik penglihatan (visual) yang meliputi bidang penglihatan, gerakan kepala dan mata, iluminasi dan kendala visual.
- Daya reaksi, respon pengemudi yang terbaik didapat melalui familiarisasi dan kebiasaan. Daya reaksi seseorang dipengaruhi oleh tingkat pengalaman, keterampilan, ketelitian, motivasi, kebiasaan mengambil resiko, pengaruh alkohol.
- *Aptitude* atau sikap dasar, sangat dipengaruhi oleh kebiasaan, pengalaman dan ekspektasi yang selanjutnya akan berpengaruh kepada kemampuan antisipasi dan perencanaan ke depan.
- Daya konsentrasi, mempunyai dua tingkat memori(memori sesaat dan memori laten). Memori sesaat dalam 30 detik akan hilang apabila tidak diingatkan, sedangkan memori laten dapat timbul kembali setelah peristiwa. Terjadi interelasi antara persepsi dengan memori sesaat.

## 2). Faktor Kendaraan

Desain kendaraan merupakan faktor *engineering* pada kendaraan yang dapat mengurangi terjadinya kecelakaan (*crash avoidance*) dan faktor yang dapat mengurangi cedera yang dialami jika terjadi kecelakaan (*crash worthiness*). Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik telah dirancang dengan nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Namun kendaraan harus mendapatkan perawatan yang baik sehingga semua bagiannya berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem, ban,

kaca spion, dan sebagainya. Adapun faktor kendaraan yang berisiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor, adalah:

a). Rem Blong

Rem blong adalah suatu keadaan dimana pada saat pedal dipijak, pedal rem menyentuh rantai kendaraan, meskipun telah diusahakan memompa pedal rem tetapi keadaan tersebut tidak berubah dan rem tetap tidak bekerja (Arismunandar, 1993).

Perlambatan dapat dicapai dengan peralatan rem dan atau dengan mesin sendiri. Secara empiris dapat dinyatakan bahwa perlambatan kendaraan maksimal berkisar antara 22-23 km/jam/detik dari kecepatan 80 km/jam. Umumnya perlambatan yang terjadi jarang melampaui 9-10 km/jam/detik. Perlambatan sampai 15 km/jam/detik akan memberikan rasa tidak nyaman. Perlambatan ini sangat dipengaruhi oleh:

- Kemampuan kendaraan untuk berhenti

Kemampuan kendaraan untuk berhenti dengan cepat dalam waktu yang singkat dan terkontrol sangat penting. Hal ini tergantung pada system dan jenis rem yang dipakai serta kemampuan dan reaksi pengemudi.

- Jenis pengereman

Jarak pengereman tergantung pada kecepatan permukaan jalan dan kondisi ban (Suharyadi, 2005).

Sepeda motor memiliki rem depan dan belakang. Rem depan merupakan rem yang paling handal, karena dapat membantu pengereman hingga 90% saat berhenti mendadak. Teknik pengereman yang tepat merupakan hal penting untuk keselamatan. Saat berkendara pada kecepatan konstan, berat kendaraan tersebar rata antara roda depan dan roda belakang. Saat mengerem, berat kendaraan bergerak dari roda belakang ke roda depan. Semakin keras mengerem, semakin berat perpindahan beban sepeda motor ke roda depan. Perpindahan berat ini membuat roda depan menapak dengan baik (dan roda belakang kurang menapak). Pengereman yang tepat merupakan perpaduan antara menutup handel gas dan melakukan pengereman pada kedua roda pada saat yang sama, ketika menurunkan posisi transmisi sebelum berhenti. Hal ini cukup sering terjadi pada saat yang sama tetapi tanpa membuat roda mengunci. Jarak terlalu rapat juga mempengaruhi pengereman, jika pengemudi kurang memperhatikan jarak minimal dengan kendaraan di depan dan kecepatan kendaraannya maka jarak pandang henti (jarak yang diperlukan untuk menghentikan kendaraan dihitung mulai saat melihat sesuatu bereaksi menginjak pedal rem sampai kendaraan berhenti) akan berkurang dan dapat menyebabkan kecelakaan (Hubdat, 2008).

b). Ban

Kerusakan ban ada dua jenis, yaitu ban kempes dan pecah. Ban kempes adalah suatu keadaan dimana meskipun ban sudah dipompa sesuai dengan tekanan yang semestinya, ban tetap kempes dan harus sering dipompa, biasanya keadaan ini disebabkan oleh pentil yang rusak atau longgar. Sedangkan ban pecah adalah suatu keadaan dimana terdapat lubang pada ban

yang disebabkan oleh paku, batu tajam dan lain sebagainya. Tekanan angin pada ban juga harus diperhatikan dan sangat menentukan keamanan dalam mengemudi kendaraan dengan kecepatan tinggi. Tekanan angin yang terlalu rendah akan menyebabkan efek *flapping* (ban mendesak ke dalam dan tertekan ke luar), yang pada frekuensi tinggi akan mengakibatkan kerusakan serat ban (*ply*) dan retak pada dinding samping, hal ini akan mengakibatkan panas yang timbul dari gesekan ban dengan jalan sehingga memudahkan ban meletus (Noras, 2000). Adapun hal-hal yang harus diperhatikan dalam memilih dan menggunakan ban adalah ukuran ban, tipe ban, tapak, masa atau kekuatan pakai, daya cengkeram ban terhadap ban serta tekanan udara dalam ban (Edmunds, 2002).

c). Selip

Selip adalah lepasnya kontak antara permukaan jalan dengan roda kendaraan atau saat melakukan pengereman roda kendaraan memblokir sehingga pengemudi tidak bias mengendalikan kendaraan. Tekanan angin yang terlalu tinggi pada ban selain mengurangi fleksibilitas ban juga mengurangi luas kontas ban dengan permukaan jalan, sehingga ban mudah selip (Noras, 2000). Terjadinya selip dikarenakan mengerem secara mendadak sehingga menyebabkan rem *bloking*, *accelerasi* (menginjak gas secara tiba-tiba, dan terlalu cepat saat menikung sehingga menimbulkan “G Force Reaksi”. Faktor teknis yang dapat mempermudah terjadinya selip yaitu: lemahnya peredam kejut (*shock breker*), ban sudah tidak memenuhi syarat, tekanan ban yang kurang, *sporing* (penyetelan kaki kendaraan) yang kurang sempurna, serta berat kendaraan yang melebihi daya muatnya.

Selain itu, jalan basah dan licin juga berpengaruh terhadap kejadian selip, ban akan kekurangan kemampuan menapak pada jalan basah atau permukaan yang licin. Mengerem dengan keras dan mendadak akan menyebabkan selip karena perpindahan berat kendaraan secara mendadak dapat menyebabkan roda depan mengunci.

#### d).Lampu Kendaraan

- Lampu Utama

Lampu utama berfungsi sebagai alat penerangan jalan dan juga sebagai penanda keberadaan kendaraan pada saat berkendara.

Lampu utama memiliki dua fungsi, yaitu lampu dekat dan lampu jauh. Dalam berkendara sebaiknya menggunakan lampu dekat dikarenakan lampu jauh dapat membuat pengendara lain silau. Lampu jauh dapat juga digunakan apabila sedang berada pada jalan yang sepi, namun jika dalam jarak 200 meter atau ada pengendara lain yang menyalakan lampu dip, sebaiknya ganti fungsi lampu utama ke fungsi lampu dekat.

- Lampu indikator/petunjuk arah secara berpasangan di bagian depan dan bagian belakang sepeda motor. Lampu ini digunakan untuk memberitahu arah tujuan kita saat berada di persimpangan kepada pengguna jalan lain di belakang kita lampu ini juga dapat dipergunakan ketika akan berpindah jalur. Lampu indicator kita sangatlah penting dalam membantu ketika kita tidak melihat kendaraan lain untuk memberikan pesan yang akurat/tepat kepada pengendara lain mengenai arah yang

dituju. Sebaiknya jangan lupa untuk mematikan lampu indicator ketika sudah tidak dibutuhkan lagi. Karena dikhawatirkan pengguna jalan di belakang kita berpikir kita akan membelok, hal tersebut membahayakan keselamatan lalu lintas.

- Lampu rem yang berguna agar pengguna jalan di belakang kita dapat melihat bahwa kita sedang melakukan pengereman.

### **3). Faktor Lingkungan Fisik**

Faktor lingkungan fisik merupakan elemen ekstrinsik yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan. Kondisi jalan dan cuaca tertentu dapat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, seperti jalan basah/licin, jalan rusak, tanah longsor, dan lain sebagainya (Rose, 1977). Menurut ADB (2005), kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka, rambu dan sinyal lalu lintas dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan raya yang berpengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas meliputi:

- Lokasi jalan: di dalam kota (didaerah pasar, pertokoan, perkantoran, sekolah, perumahan) dan di luar kota (pedesaan).
- Volume lalu lintas, berdasarkan pengamatan diketahui bahwa makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi.



- Kerusakan pada permukaan jalan, misalnya jalan berlubang, bergelombang, berpasir, licin dan lain sebagainya.
- Konstruksi jalan yang rusak atau tidak sempurna, misalnya bila posisi permukaan bahu jalan terlalu rendah terhadap permukaan jalan.
- Geometric jalan yang kurang sempurna, misalnya derajat kemiringan yang terlalu kecil atau terlalu besar pada belokan, terlalu sempitnya pandangan bebas bagi pengemudi.
- Iklim, Indonesia mengalami musim hujan dan musim kemarau yang mengundang perhatian pengemudi untuk waspada dalam mengemudikan kendaraannya.

Faktor lingkungan fisik yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas:

a) Jalan berlubang

Jalan berlubang merupakan kondisi terdapat cekungan ke dalam pada permukaan jalan yang mulus, dimana cekungan tersebut memiliki diameter dan kedalaman yang berbeda dengan kondisi jalan di sekitarnya. Kondisi jalan berlubang sangat sangat membahayakan bagi pengguna jalan, terutama kendaraan bermotor. Untuk itu biasanya pada beberapa jalan berlubang masyarakat menandainya dengan pemasangan tong, ban bekas atau tanda peringatan di tengah jalan agar pengguna jalan dapat melakukan antisipasi saat melintas jalanan tersebut.

#### b). Jalan rusak

Jalan rusak adalah jalan dengan kondisi permukaan jalannya tidak rata, bias jadi jalan yang belum di aspal, atau jalan aspal yang sudah mengalami peretakan. Pada umumnya jalan rusak tidak terdapat di jalan arteri, namun terdapat pada jalan-jalan lokal. Untuk itu sebaiknya saat melewati jalan dengan permukaan tidak rata, hendaknya mengurangi kecepatan sepeda motor, sebelum terjadi masalah.

Ketika melewati permukaan jalan yang rusak, sepeda motor cenderung untuk mengikuti jalan tersebut. Jalan rusak biasanya memiliki kontur yang naik turun, di mana tengah jalan tersebut lebih tinggi daripada samping kanan dan kirinya. Untuk itu dibutuhkan konsentrasi dan ketrampilan khusus saat melewati jalan yang rusak, namun usahakan sebisa mungkin untuk menghindari jalan yang rusak.

#### c). Jalan Basah/Licin

Permukaan jalan yang licin dapat disebabkan karena: jalan yang basah akibat hujan atau oli yang tumpah, lumpur, salju dan es, maka jalan yang menggunakan cat serta permukaan dari besi atau rel kereta. Kondisi jalan yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, karena keseimbangan sepeda motor akan terganggu saat melintasi jalan yang licin, sepeda motor dapat tergelincir dan jatuh hingga menabrak kendaraan lain yang ada didekatnya. Untuk menghindari kecelakaan pada jalan yang basah dan licin, pengemudi harus mengurangi kecepatan agar kendaraan tidak meluncur tak terkendali. Selain itu gunakan rem sebagai usaha antisipasi dan

dan dilarang melakukan pergerakan mendadak rem akan menyebabkan kehilangan kendali.

Hal ini yang perlu diperhatikan saat melintasi jalan yang licin adalah ban. Ban akan kekurangan kemampuan menapak pada jalan basah atau permukaan yang licin, sehingga sebaiknya tidak melakukan pengereman secara mendadak karena akan berefek pada terjadinya selip.

#### d). Jalan Menikung

Jalan menikung adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari  $180^0$ . Pada saat melintasi jalan menikung diperlukan teknik khusus, konsentrasi dan hati-hati, karena dapat menyebabkan hilangnya kendali kendaraan yang berakibat terjatuh dan menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam atau belokan yang menghalangi pandangan pengemudi dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas (Permana, 2007). Semakin tajam tikungan atau semakin kencang kecepatan kendaraan dapat semakin membahayakan pengendara. Jalan yang menikung kurang cocok untuk melakukan pengereman, hal terbaik untuk mencegah masalah saat membelok pada tikungan adalah dengan mengurangi kecepatan. Membelok dan mengerem pada saat yang bersamaan dapat menyebabkan sepeda motor kehilangan kendali.

#### e). Jalan Gelap

Jalan yang gelap berisiko tinggi menimbulkan kecelakaan, hal ini karena pengguna jalan tidak dapat melihat secara jelas pengguna jalan lain maupun kondisi lingkungan saat berkendara, sehingga keberadaan lampu

penerangan jalan sangatlah penting. Penerangan jalan adalah lampu penerangan yang disediakan bagi pengguna jalan. Pada fasilitas ini harus memenuhi persyaratan ditempatkan di tepi sebelah kiri jalur lalu lintas menurut arah lalu lintas, jarak tiang penerangan jalan sekurang-kurangnya 0.60 meter dari tepi jalur lalu lintas, serta tinggi bagian yang paling bawah dari lampu penerangan jalan sekurang-kurangnya 5 meter dari permukaan jalan.

#### **4). Faktor Lingkungan Sosial**

Faktor lingkungan social yang dimaksud di sini adalah faktor yang berasal dari lingkungan masyarakat, seperti norma keselamatan berkendara, serta kesiapsiagaan masyarakat ketika ada kejadian kecelakaan lalu lintas. Masyarakat memegang pengaruh besar terhadap keselamatan berkendara. Sikap dan perilaku pada mayoritas masyarakat, sikap saling mengingatkan maupun teguransangat berpengaruh kepada perilaku berkendara seseorang. Begitu pula dengan kesiapsiagaan masyarakat dalam menangani korban kejadian kecelakaan lalu lintas, hal itu dapat mengurangi keparahandampak kecelakaan (O'Neil, 2002).

#### **Upaya Pencegahan dan Pengendalian Kecelakaan**

Kecelakaan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari konsep keselamatan transportasi berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak-anak, ibu-ibu maupun para lanjut usia (Hubdat, 2006). Untuk meningkatkan keselamatan diperlukan penanggulangan

yang mencakup beberapa segi, yaitu perkerakyasaan sarana dan prasarana lalu lintas, pembinaan unsure manusia pemakai jalan dan dalam bidang hukum dan pengaturan. Langkah-langkah tersebut dikelompokkan dalam lima tahap:

1. *Engineering* (rekayasa), yaitu dengan merubah lingkungan sehingga pemakai jalan secara fisik dituntun atau dibimbing untuk dapat bertindak secara tepat dan benar dalam berlalu lintas. Misalkan : melalui penempatan rambu-rambu lalu lintas, pemasangan lampu lalu lintas, perbaikan dan penyempurnaan marka jalan, serta penyelenggaraan manajemen lalu lintas. perbaikan dan penyempurnaan marka jalan serta penyelenggaraan manajemen lalu lintas. Peningkatan keselamatan jalan sangat tergantung pada ketersediaan fasilitas jalan. Jalan raya yang terencana dengan baik dapat memberikan tingkat keselamatan yang lebih baik, kesalahan penilaian menjadi kecil, tidak ada konsentrasi kendaraan pada suatu saat atau tidak terjadi kesalahan persepsi di jalan dan dengan demikian terjadinya kecelakaan dapat dihindari dengan penyediaan lebih banyak ruang dan waktu dalam perancangan. Banyak kecelakaan yang sebenarnya tidak perlu terjadi Karena fasilitas yang ada tidak dapat memenuhi kebutuhan-kebutuhan dari setiap kelompok pemakai jalan (Hoobs, 1995).
2. *Education* (Pendidikan), yaitu dengan memberikan informasi dan latihan praktis kepada pemakai jalan untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas. Misalkan: melalui pemberian penerangan tentang tata tertib lalu lintas, mengadakan kampanye tertib lalu lintas yang ditujukan kepada masyarakat dengan melalui media cetak atau elektronik, serta mengawasi dan

membina sekolah-sekolah mengemudi yang diselenggarakan oleh pihak swasta.

3. *Enforcement* (penegakan hukum), yaitu upaya yang dilakukan agar masyarakat mematuhi segala peraturan lalu lintas yang ada, untuk membimbing kearah keselamatan pemakai jalan pada waktu berlalu lintas, sehingga tercipta keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas.
4. *Encoragment* (penggalakan dan penggalangan), yaitu dengan menggalakan program-program keselamatan berlalu lintas, misalnya menggalakan penggunaan helm pada daerah kompleks perumahan melihat biasanya pengendara yang berkendara di kompleks perumahan merasa aman sehingga banyak yang tidak menggunakan helm. Dalam menggalakan program keselamatan jalan pihak kepolisian bekerjasama dengan berbagai instansi yang terlibat dalam manajemen keselamatan lalu lintas.
5. *Emergency Preparedness*, merupakan upaya pertolongan medis pada kecelakaan lalu lintas untuk mencegah cidera yang dialami korban menjadi lebih parah dan menghindari kematian pada korban. Sekitar 50% kematian kecelakaan jalan terjadi dalam waktu 15 menit sejak kejadian akibat luka pada otak, jantung dan pembuluh darah besar. Tiga puluh lima persen (35%) meninggal dalam 1-2 jam akibat luka kepala dan dada, 15% meninggal dalam 30 hari akibat kegagalan dan pembusukan korban. Waktu terpenting dalam kesempatan bertahan hidup korban kecelakaan adalah 30-60 menit pertama sebagai waktu stabilisasi awal. Pengalaman medis di dunia menunjukkan bahwa stabilisasi korban terluka dan rujukan ke rumah sakit spesialis dalam jangka “waktu keemasan” dapat

meningkatkan potensi pasien untuk bertahan dan sembuh total. Jasa ambulans ditujukan untuk memenuhi kebutuhan:

- Respon cepat atas kecelakaan serius atau membahayakan jiwa
- Menjaga kelangsungan hidup di lokasi
- Dukungan pra rumah sakit dan stabilisasi pasien
- Mengurangi angka kematian dan luka serius bagi korban kecelakaan.

Jarak antara terjadinya kecelakaan dengan pertolongan pertama diberikan sangat menentukan besarnya resiko kematian pada korban kecelakaan lalu lintas. Batas jarak waktu pemberian pertolongan pertama yang baik sulit ditentukan karena tergantung dari keadaan korban (WHO, 2004). Pihak medis yang melakukan penanganan pasca kejadian seringkali kehilangan waktu emas untuk menyelamatkan nyawa korban akibat keterlambatan datang ke rumah sakit atau tidak mendapatkan pertolongan pertama yang tepat. Kondisi ini mencerminkan adanya urgensi untuk mewujudkan suatu system tanggap darurat yang tidak hanya mudah dihubungi oleh seseorang dari lokasi kejadian, namun juga responsive bila ada kecelakaan yang terjadi di dalam daerah domainnya. Responsive dalam hal ini perlu diukur dengan indicator lamanya waktu respon maksimal dari sejak menerima panggilan kejadian hingga sampai di lokasi kejadian. Pelayanan kesehatan yang baik memainkan peranan penting dalam menurunkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat terjadi karena keparahan kecelakaan lalu lintas dapat dicegah melalui perawatan medis.

### **BAB III**

#### **TINJAUAN UMUM PERJANJIAN PERDAMAIAAN DALAM RESTORATIVE JUSTICE**

##### **A. Perjanjian Perdamaian Sebagai Alternatif Penyelesaian Sengketa Dalam Kecelakaan Lalu Lintas**

**Kecelakaan Lalulintas yang bisa didamaikan dan hal yang menyebabkan para pihak melakukan perjanjian perdamaian akibat Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan ketentuan Pasal 229 UULAJ, Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan menjadi:

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan yaitu kecelakaan yang merupakan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang;
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang yaitu Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud yang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang;
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat yaitu Kecelakaan Lalu Lintas berat yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana pada penggolongan diatas dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna Jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan / atau lingkungan dari beberapa penggolongan, tinjauan, dan dampak terjadinya kecelakaan lalu lintas ada dua yang penyelesaiannya dapat dilakukan melalui alternatif penyelesaian diluar jalur litigasi yaitu Kecelakaan lalu lintas ringan, Kecelakaan lalu lintas sedang, dan tidak menutup kemungkinan kecelakaan yang mengakibatkan korban



meninggal dunia yang terjadi diluar kemampuan pengemudi (*force majeure*), untuk Penyelesaian Perkara akibat Kecelakaan Lalu Lintas ringan dan Kecelakaan Lalu Lintas sedang didasarkan pada konsep kerugian materillnya yang kecil yang meliputi penggantian kerugian akibat kecelakaan, seperti biaya untuk pengobatan luka dan trauma, perbaikan kendaraan serta visum (sebagai langkah antisipasi), sedangkan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia yang terjadi diluar kemampuan pengemudi didasarkan pada aturan mengenai (*force majeure*) yang dituangkan dalam ketentuan Pasal 1244 KUHP Perdata yang menentukan:

Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga. bila ia tak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tak terduga, yang tak dapat dipertanggungkan kepadanya. walaupun tidak ada itikat buruk kepadanya.

Dan Pasal 1245 yang mengatur : “Tidak ada penggantian biaya. kerugian dan bunga. bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya

Serta asas pidana yang menyatakan “Tidak ada pidana tanpa kesalahan, dan tidak ada kesalahan tanpa ada niat.” Yang artinya jika kecelakaan tersebut berada pada konteks diluar kemampuan pengemudi (*force majeure*)<sup>26</sup> seperti penghindaran jalan berlubang yang mana lubang tersebut tidak diketahui sebelumnya karena kurang tahunya kondisi jalan sehingga mengakibatkan kecelakaan dan menyebabkan matinya orang lain, maka alternatif penyelesaiannya tidak harus dilakukan melalui proses litigasi cukup

---

<sup>26</sup>Pengertian: keadaan memaksa, tidak ada alternatif, tidak dalam keadaan itikat buruk dan tidak dapat dimintakan pertanggungjawabannya.

memberikan kompensasi sebagai wujud rasa kemanusiaan, akan tetapi apabila kompensasi kerugian telah dipenuhi sedangkan didalam ketentuan Pasal 235 UULAJ terdapat klausa yang menyatakan “..... tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana” sehingga perkaranya dilanjutkan, hal tersebut menurut analisa penulis merupakan sebuah kemunduran hukum dari produk politik yang berorientasi kepada pemikiran dari metode yuridis formal,<sup>27</sup> mubazir,<sup>28</sup> dan substansinya tidak menyentuh rasa keadilan, hanya mengejar keadilan birokratis semata untuk kepastian hukum dan menjadikan tataran pelaksanaannya merupakan bagian dari sistem peradilan yang boros,<sup>29</sup> Menurut Adrianus Meliala:

Fakta proses keadilan hukum formal di Indonesia, ternyata mahal, berkepanjangan, melelahkan, tidak menyelesaikan masalah dan yang lebih parah lagi, penuh dengan praktek korupsi, kolusi dan nepotisme. Salahsatu dari berbagai masalah yang menjadikan bentuk keadilan ini terlihat problematik adalah, mengingat terdapatnya dan dilakukannya satu proses yang sama bagi semua jenis masalah (*one for all mechanism*).<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup>Metode yuridis formal mempunyai anggapan bahwa hukum pidana merupakan hukum publik yang berkonsekuensi bahwa pelanggaran terhadap ketentuan hukum pidana harus diselesaikan oleh aparat penegak hukum dan tidak diperkenankan untuk diselesaikan oleh kedua belah pihak saja, pihak korban dengan pihak pelaku, akan tetapi harus melibatkan aparat penegak hukum (polisi, jaksa dan hakim). Para penganut metode berfikir ini memandang, bahwa hukum sama dengan undang-undang sehingga menolak keberadaan lembaga perdamaian dalam hukum pidana, karena menurut aliran ini seluruh kasus pidana harus diajukan ke sidang pengadilan tanpa kecuali.

<sup>28</sup>Praktik peradilan tingkat pertama terhadap mediasi penal dalam bentuk lain sebagaimana terlihat dalam Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara-Timur Nomor: 46/Pid/78/UT/WAN tanggal 17 Juni 1978 dimana dalam perkara Ny. Ellya Dado, lazim disingkat sebagai “Kasus Ny. Elda”, adanya penyelesaian secara “perdamaian” maka perbuatan diantara para pihak tidak merupakan suatu kejahatan atau pelanggaran yang dapat dihukum lagi, dan oleh karenanya melepaskan tertuduh dari segala tuntutan hukum. Dalam dimensi lain, ternyata pada saat ini ratio decidendi putusan tersebut juga dipergunakan oleh Mahkamah Agung RI dalam mengadili perkara pada tingkat Peninjauan Kembali Nomor: 107 PK/Pid/2006 tanggal 21 November 2007.

<sup>29</sup>Karena sifatnya alternatif maka pernyataan ini dikecualikan jika pihak korban menginginkan bahwa pelaku untuk diproses secara pidana, maka kepentingan publik harus diutamakan).

<sup>30</sup>Adrianus Meliala, [Alternatif Penyelesaian Sengketa Di Indonesia](http://wonkdermayu.wordpress.com/artikel/alternatif-penyelesaian-sengketa-di-indonesia/#_ftn5), [http://wonkdermayu.wordpress.com/artikel/alternatif-penyelesaian-sengketa-di-indonesia/#\\_ftn5](http://wonkdermayu.wordpress.com/artikel/alternatif-penyelesaian-sengketa-di-indonesia/#_ftn5), diakses tanggal 19-04-2012.

Yang kontradiksi dengan aturan konstitusi yang dituangkan dalam Amandemen ke-4, UUD 1945 Pasal 14B dan tidak mempertimbangkan: a.kebutuhan masyarakat yang telah diberikan ruang untuk menangani sendiri permasalahan hukumnya yang dirasakan lebih adil,<sup>31</sup> b.Beban Negara untuk mengurus tindak pidana-tindak pidana yang masih dapat diselesaikan secara mandiri oleh masyarakat, c.Efisiensi dan Efektifitas kinerja Aparat kepolisian, kejaksaan dan pengadilan agar dapat lebih memfokuskan diri untuk memberantas tindak pidana-tindak pidana yang kualifikasinya lebih berbahaya seperti narkoba, terorisme, perdagangan manusia atau pelanggaran HAM berat, karena menurut Teguh Soedarso, Kepala Divisi Pembinaan Hukum Polri “ADR dalam pidana bukan lagi sesuatu yang mustahil dilakukan. Mahkamah Konstitusi telah menerapkannya lewat Court Annexed Resolution.”<sup>32</sup> cara ini menurut beliau “akan memberikan win-win solution, dan memperhatikan kepentingan lain yang lebih besar, kecuali kasus-kasus kekerasan yang timbul karena kerakusan dan ADR hanya untuk kasus-kasus kecelakaan, ketidaktahuan, dan keterpaksaan saja.”<sup>33</sup>

Didalam konsep penyelesaian berupa perdamaian kecelakaan akibat lalu lintas diharapkan “dapat memberdayakan para korban, pelaku, keluarga dan masyarakat untuk memperbaiki suatu perbuatan melawan hukum, dengan menggunakan kesadaran dan keinsyafan sebagai landasan untuk memperbaiki

---

<sup>31</sup>Dalam hal ini asas sederhana, terang dan tunai yang lebih banyak dikenal dan dipergunakan dalam hukum adat dalam penanganan perkara-perkara keperdataan dapat juga diterapkan dalam hukum pidana.

<sup>32</sup>*Alternative Dispute Resolution Layak Dipakai untuk Kasus-Kasus Sensitif Jender*, diunduh melalui <http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol16533/ialternative-dispute-resolution-layak-dipakai-untuk-kasuskasus-sensitif-jender>, diakses tanggal 26-04-2012.

<sup>33</sup>*Ibid.*

kehidupan bermasyarakat,”<sup>34</sup> dan ukurannya sederhana keadilan tidak lagi berdasarkan pembalasan setimpal dari korban kepada pelaku (baik secara fisik, psikis atau hukuman) namun perbuatan yang menyakitkan itu disembuhkan dengan memberikan dukungan kepada korban dan mensyaratkan pelaku untuk bertanggungjawab, dan dengan bantuan keluarga dan masyarakat bila diperlukan dan implikasinya dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula, sesuai dengan ketentuan yang termuat dalam Surat Keputusan Bersama antara Ketua Mahkamah Agung RI, Jaksa Agung Republik Indonesia, Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, Menteri Hukum Dan Ham Republik Indonesia, Menteri Sosial Republik Indonesia dan Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak Republik Indonesia.<sup>35</sup>

Penyelesaian kecelakaan lalu lintas diharapkan dapat menemukan keadilan restoratif yang lebih ditujukan pada kejahatan atas pelanggaran lalu lintas antar sesama individu/ anggota yang terlibat, dimana pihak-pihak yang terlibat lebih diutamakan untuk menyelesaikan masalahnya bukan semata-mata melalui penyelesaian hukum, tetapi memberikan kesempatan kepada para pihak yang terlibat untuk menentukan solusi, membangun rekonsiliasi dan membangun hubungan yang baik antara korban dan pelaku. Hubungan baik ini berguna untuk menekan terjadinya kecelakaan yang sama dikemudian hari dimana korban memainkan peran yang utama dalam proses penyelesaian masalah dengan mengajukan tuntutan kompensasi kepada pelaku. “Singkatnya, menekankan pendekatan yang seimbang antara kepentingan pelaku, korban dan

---

<sup>34</sup>Hj. Ds. Dewi, *Restorative Justice, Diversionary Schemes and Special Children's Courts In Indonesia*, tesis, hlm. 4.

<sup>35</sup>Lihat *Ibid.*

masyarakat dimana terdapat tanggungjawab bersama antar para pihak dalam membangun kembali sistem sosial di masyarakat.”<sup>36</sup>

Menurut ketentuan Pasal 5 UUAAPS yang menentukan: “Sengketa yang dapat diselesaikan melalui arbitrase hanya sengketa di bidang perdagangan dan mengenai hak yang menurut hukum dan peraturan perundang-undangan dikuasai sepenuhnya oleh pihak yang bersengketa, dan dikaitkan dengan ketentuan Pasal 229 UULAJ, Kecelakaan Lalu Lintas ringan; dan Kecelakaan Lalu Lintas sedang, masih memberikan peluang kepada para pihak (sengketa) untuk menyelesaikannya dan meletakkan tanggung jawab yang sama untuk membangun kembali sistem sosial yang ada, minimal pengakhiran konflik atau sengketa tanpa ada pihak yang kehilangan muka atau *elegant solution*, hal ini mempertimbangkan unsur niat/ kesengajaan pada peristiwa kecelakaan lalu lintas, maksud untuk berbuat dari masing masing pihak jarang ditemukan,<sup>37</sup> karena dalam realitanya peristiwa kecelakaan lebih cenderung dipengaruhi oleh faktor cuaca, ketidaklaikan jalan, ketidaklaikan sarana dan prasarana pendukungnya yang kesemuanya merupakan bagian yang terpisah dari kemampuan pengemudi, dan walaupun kecelakaan tersebut terjadi tidak serta merta pertanggungjawaban kesalahan diserahkan kepada pengemudi seutuhnya, dan sesuai aturan yang tertuang dalam Pasal 1244 KUHPerdara dan Pasal 1245 yang mengatur dalam keadaan memaksa, seseorang tidak dapat dimintakan pertanggungjawaban hukum, sehingga bentuk kompensasi diberikan hanyalah sebagai wujud rasa kemanusiaan.

---

<sup>36</sup>Adrianus Meliala, *Loc. cit.*

<sup>37</sup>Wawancara dengan BRIPKA MARJONO mengenai Berita Acara Pemeriksaan yang dilakukan oleh Sat Lantas Polres Merangin, Anggota Unit Laka Sat Lantas Polres Merangin, tanggal 25-03-2012.

Menurut ketentuan yang terkandung dalam Pasal 236 UULAJ:

Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan, akan tetapi Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam rumusan Kecelakaan Lalu Lintas perkara ringan dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Kesepakatan atas besaran nominal seharusnya ditentukan berdasarkan kalkulasi nilai kerugian para pihak bukan berdasarkan analogi penghitungan jaksa dan putusan hakim,<sup>38</sup> yang hanya menggunakan analisa pembuktian, karena pada suatu even tertentu dimana terdapat kesulitan dalam sistem pembuktian yang terdiri dari beberapa faktor:

1. Faktor sistem adversial, sistem mana mengharuskan (hakim) memberi hak yang sama kepada para pihak yang berperkara untuk saling mengajukan kebenaran masing-masing, serta mempunyai hak untuk saling membantah kebenaran yang diajukan pihak lawan sesuai dengan proses adversial;
2. Sistem adversial menyebabkan kedudukan hakim dalam proses pembuktian lemah dan pasif. Hakim tidak aktif mencari dan menemukan kebenaran di luar apa yang diajukan dan disampaikan para pihak dalam persidangan dan tidak boleh melangkah ke arah sistem inkuisitorial (inquisitorial system). Hakim perdata dalam mencari kebenaran, dihalangi oleh berbagai tembok pembatas. Misalnya: hakim tidak bebas memilih sesuatu apabila dihadapkan dengan alat bukti yang sempurna dan mengikat (akta otentik, pengakuan atau sumpah);
3. Mencari dan menemukan kebenaran semakin lemah dan sulit, disebabkan fakta dan bukti yang diajukan para pihak tidak dianalisis oleh ahli (not analyzed and appraised by experts).<sup>39</sup>

Dan menurut Muhammad Yahya Harahap

---

<sup>38</sup>Mengingat terdapatnya dan dilakukannya satu proses yang sama bagi semua jenis masalah (*one for all mechanism*).

<sup>39</sup>*Ruang Lingkup Pembuktian di Muka Persidangan Perkara Perdata : Sebuah Tinjauan Atas Pengertian, Prinsip, Aturan Pembuktian dan Jenis-Jenis Alat Bukti secara Umum serta Praktikanya dalam Pemeriksaan Perkara Perdata di Lingkungan Peradilan Agama (Tulisan I)*, di unduh dari <http://koridor33.wordpress.com/2012/02/07/ruang-lingkup-pembuktian-di-muka-persidangan-perkara-perdata-sebuah-tinjauan-atas-pengertian-prinsip-aturan-pembuktian-dan-jenis-jenis-alat-bukti-secara-umum-serta-praktiknya-dalam-pemeriksaan-per/> diakses tanggal 22-04-2012.

Pembuktian dalam arti luas merupakan kemampuan penggugat atau tergugat memanfaatkan hukum pembuktian untuk mendukung dan membenarkan hubungan hukum dan peristiwa-peristiwa yang didalilkan atau dibantahkan dalam hubungan hukum yang diperkarakan, sedangkan dalam arti sempit, pembuktian hanya diperlukan sepanjang mengenai hal-hal yang dibantah atau hal-hal yang masih disengketakan atau hanya sepanjang yang menjadi perselisihan di antara pihak-pihak yang berperkara.<sup>40</sup>

Di dalam ilmu hukum tidak dimungkinkan adanya pembuktian yang logis dan mutlak yang berlaku bagi setiap orang serta menutup segala kemungkinan akan adanya bukti lawan, akan tetapi merupakan pembuktian yang konvensional khusus. Pembuktian dalam arti yuridis ini hanya bagi pihak-pihak yang berperkara atau kuasanya. Pembuktian tersebut merupakan pembuktian historis, yakni pembuktian yang mencoba menetapkan apa yang telah terjadi secara konkrit.

Jadi dimana para pihak telah menentukan batasan masing masing pembuktian kerugian kemudian para pihak menyepakatinya dan kemudian dituangkan dalam bentuk perjanjian perdamaian adalah merupakan keadilan sesungguhnya bagi mereka para pihak yang bersengketa sehingga menurut ketentuan Pasal 82 (1) KUHP:

Kewenangan menuntut pelanggaran yang diancam hanya dengan pidana denda menjadi hapus, kalau maksimum denda dibayar dengan sukarela, demikian pula biaya-biaya yang telah dikeluarkan bila penuntutan telah dimulai, atas kuasa pejabat yang ditunjuk untuk itu oleh aturan-aturan umum, dan dalam waktu yang ditetapkan olehnya.

Berdasarkan ketentuan tersebut para penegak hukum tidak secara utuh berhak untuk memproses pidana dengan alasan kewenangan atau diskresi terjadinya kecelakaan lalu lintas serta melakukan intervensi terhadap penentuan ganti kerugian para pihak jika mereka berhasil menentukan kerugian masing

---

<sup>40</sup>*Ibid.*

masing dan disepakati bersama tersebut dan untuk memberikan kepastian hukum berdasarkan ketentuan Inpres No. 8 Tahun 2002 tentang pemberian Jaminan Kepastian Hukum kepada Debitur yang Telah Menyelesaikan Kewajibannya atau Tindakan Hukum kepada Debitur yang Tidak Menyelesaikan Kewajibannya Berdasarkan Penyelesaian Kewajiban Pemegang Saham.<sup>41</sup> Pada diktum pertama angka 4 Inpres No. 8 Tahun 2002 disebutkan bahwa:

Dalam hal pemberian kepastian hukum sebagaimana dimaksud dalam angka 1 menyangkut pembebasan debitur dari aspek pidana yang terkait langsung dengan program Penyelesaian Kewajiban Pemegang Saham, yang masih dalam tahap penyelidikan, penyidikan dan/atau penuntutan oleh instansi penegak hukum, maka sekaligus juga dilakukan dengan proses penghentian penanganan aspek pidananya, yang pelaksanaannya tetap dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hanya saja berdasarkan ketentuan Pasal 82 (1) KUHP pihak yang menyebabkan kecelakaan Lalu lintas diharuskan membayar denda maksimal dan biaya biaya penuntutan hingga dibuatnya penyelesaian berupa perjanjian damai tersebut secara sukarela.

Penyelesaian kecelakaan lalu lintas hanya dapat dilakukan pada beberapa kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat dari pelanggaran dan didasarkan kepada konsepsi nilai ekonomis dengan nilai kerugian yang sedikit serta kecelakaan yang diakibatkan karena situasi diluar kemampuan pengemudi

---

<sup>41</sup>Inpres ini ditujukan kepada beberapa Menteri/Kepala Lembaga Pemerintahan, antara lain Menteri Kehakiman dan HAM, Jaksa Agung RI, Kepala Kepolisian RI dan Ketua Badan Penyehatan Perbankan Nasional, walaupun didalam isinya berupa pemberian Jaminan Kepastian Hukum kepada Debitur yang Telah Menyelesaikan Kewajibannya atau Tindakan Hukum kepada Debitur yang Tidak Menyelesaikan Kewajibannya Berdasarkan Penyelesaian Kewajiban Pemegang Saham akan tetapi hal ini dijadikan dasar hukum dalam legalisasi penyelesaian terhadap tindak pidana yang berupa “pelanggaran yang hanya diancam dengan pidana denda” berdasarkan ketentuan Pasal 82 KUHP ‘kewenangan/hak menuntut tindak pidana pelanggaran itu hapus, apabila terdakwa telah membayar denda maksimum untuk pelanggaran tersebut dan biaya-biaya yang telah dikeluarkan kalau penuntutan telah dilakukan atau dikenal istilah “afkoop” atau “pembayaran denda damai” yang merupakan salah satu alasan penghapusan penuntutan.



seperti pengaruh cuaca dan ketidaklaikan jalan, juga perkara lalulintas tersebut secara nyata merupakan delik aduan yang hanya dapat diajukan jika korban memberikan laporan, dan menurut Herlin Budiono: “Siapa yang menjadi subjek hukum dan sebab itu juga berwenang secara hukum”<sup>42</sup> yang mana orang perorang sebagai objek hukum dianggap memiliki kewenangan sepanjang hukum positif mengakuinya sebagai subjek hukum.

Menurut Mudzakkir, terdapat beberapa alasan dilakukannya penyelesaian perkara pidana di luar pengadilan pidana sebagai berikut:

1. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori delik aduan, baik aduan yang bersifat absolut maupun aduan yang bersifat relatif;
2. Pelanggaran hukum pidana tersebut memiliki pidana denda sebagai ancaman pidana dan pelanggar telah membayar denda tersebut (Pasal 82 KUHP);
3. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori “pelanggaran”, bukan “kejahatan”, yang hanya diancam dengan pidana denda;
4. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk tindak pidana di bidang hukum administrasi yang menempatkan sanksi pidana sebagai ultimum remedium;
5. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori ringan/serba ringan dan aparat penegak hukum menggunakan wewenangnya untuk melakukan diskresi;
6. Pelanggaran hukum pidana biasa yang dihentikan atau tidak diproses ke pengadilan (deponir) oleh Jaksa Agung sesuai dengan wewenang hukum yang dimilikinya;
7. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori pelanggaran hukum pidana adat yang diselesaikan melalui lembaga adat.<sup>43</sup>

Dan menurut T. Gayus Lumbuun menyatakan bahwa kasus hukum yang memiliki preferensi untuk diselesaikan melalui ADR adalah sebagai berikut:

---

<sup>42</sup>Herlien Budiono, *Asas Keseimbangan bagi Hukum Perjanjian Indonesia (Hukum Perjanjian Asas asa wigati Indonesia)*, PT Citra Aditya Bhakti, Bandung, 2006, hlm. 109.

<sup>43</sup>Mudzakkir, *Alternative Dispute Resolution (ADR): Penyelesaian Perkara Pidana Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Makalah workshop, Jakarta, 18 Januari 2007.

1. Pertama, kasus-kasus yang pelaku (atau tersangka pelaku) tidak melibatkan negara. Atau, dapat pula diprioritaskan untuk tindak pidana yang termasuk kategori delik aduan. Di samping itu ADR juga dapat diperluas mencakup tindak pidana yang korbannya adalah masyarakat atau warga negara sehingga mereka sendiri yang mengungkapkan tingkat kerugian yang dialaminya.
2. Kedua, tindakan pidana yang walaupun melibatkan negara (sebagai tersangka pelaku), tetapi memerlukan penyelesaian mengingat berdampak langsung kepada masyarakat.....<sup>44</sup>

Dalam pidana terdapat azas sifat melawan hukum materil dalam fungsi negatif yang memberikan pengertian nyata meski perbuatan memenuhi unsur delik tetapi tidak bertentangan dengan rasa keadilan masyarakat (keadilan yang merupakan buah dari kesepakatan bersama antar para pihak), maka perbuatan itu tidak dipidana,<sup>45</sup> akan tetapi untuk menentukan efektif dan efisiennya mekanisme mana yang harus dilakukan oleh penegak hukum pada suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas, diperlukan analisa yang cermat untuk menentukan pilihan yang merupakan bagian dari diskresi/ pertimbangan sendiri yang lebih optimal, atas maju atau tidaknya suatu perkara dengan menganut prinsip prinsip:

1. Titik berat adalah pada kualitas kasus, bukan kuantitasnya. Sumber daya perlu dikerahkan guna mengungkap kasus secara tuntas dan, oleh karenanya, tidak perlu mengejar jumlah;
2. Amat memelihara hak-hak individual dan juga memperhatikan situasi individual tersangka. Selanjutnya, model ini juga menekankan pentingnya memperhatikan hak-hak korban;
3. Jika hukum dianggap memperburuk situasi tersangka serta korban, demikian pula diprediksikan tidak akan memperbaiki hubungan dengan korban, maka sebaiknya tidak atau jangan dipergunakan.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup>Lilik Mulyadi, *Penal Mediation dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Bagian IV)*, diunduh melalui [http://www.jambilawclub.com/2011/04/penal-mediation-dalam-sistem-peradilan\\_14.html](http://www.jambilawclub.com/2011/04/penal-mediation-dalam-sistem-peradilan_14.html), diakses tanggal 22-04-2012.

<sup>45</sup>Lihat Verdianto, *Loc.Cit.*

<sup>46</sup>Adrianus Meliala, *Loc.Cit.*

Dan beberapa alasan yang menyebabkan masyarakat lebih cenderung untuk melakukan penyelesaian sengketa melalui perdamaian dibandingkan proses Litigasi meliputi:

1. Penyelesaian sengketa yang lambat;
2. Biaya Perkara mahal;
3. Peradilan Tidak Tanggap;
4. Putusan Pengadilan tidak menyelesaikan masalah;
5. Putusan Pengadilan Membingungkan;
6. Putusan Pengadilan Tidak Memberikan kepastian hukum;
7. Kemampuan para hakim bercorak generalis.<sup>47</sup>

Dan wajah lain dari hukum dan proses hukum yang formal sekurang-kurangnya di Indonesia:

1. Hukum hanya dapat dinikmati oleh golongan yang mampu;
2. Mencari keadilan adalah upaya yang mahal;
3. Aparat penegak hukum (dalam hal ini pejabat peradilan tidak senantiasa bersih);
4. Kualitas profesi di bidang hukum yang kurang memadai;
5. Ada beberapa putusan hakim yang tidak selalu konsisten.<sup>48</sup>

Sedangkan Sistem peradilan di Indonesia yang merupakan warisan kolonial Belanda sedikit banyak menyulitkan dalam prakteknya. Sisa-sisa perilaku sebagai bangsa terjajah masih nampak di kalangan para hakim. Dari sisi ini paling tidak ada tiga hal yang dapat dilihat yaitu :

1. Pertama, hakim-hakim tidak mempunyai kepercayaan diri untuk mengutip yurisprudensi dari Mahkamah Agung Indonesia;
2. Kedua, kemungkinan memang tidak ada putusan hakim (MA) yang dapat dianggap berkualitas untuk kasus itu;
3. Ketiga, menganggap yurisprudensi asing selalu lebih valid dan bermutu;
4. Inilah yang mengakibatkan mulai berpalingnya banyak pihak guna mencari alternatif penyelesaian atas masalahnya.<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup>Dy Wiyanto, *Op. Cit.*, hlm. 8.

<sup>48</sup>R.E. Barimbing, *Catur Wangsa Yang Bebas dari Kolusi Simpul Mewujudkan Supremasi Hukum*, Penerbit Pusat Kajian Reformasi, Jakarta, 2001, hlm. 2.

<sup>49</sup>Zudan Arif Fakrullah, *Membangun Citra Hukum Melalui Putusan Hakim Yang Berkualitas*, Artikel, Jurnal Keadilan, Vol 1 No. 3, September 2001

Kajian terhadap Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999, Penyelesaian sengketa di luar peradilan (ADR) lebih menguntungkan dari pada penyelesaian sengketa melalui jalur peradilan antara lain:

1. Proses lebih cepat artinya penyelesaian sengketa dapat dilaksanakan dalam hitungan hari, minggu atau bulan, tidak seperti halnya penyelesaian lewat jalur pengadilan yang memerlukan waktu berbulan-bulan bahkan tahunan;
2. Biaya lebih murah dibandingkan penyelesaian sengketa/konflik melalui jalur litigasi;
3. Sifatnya informal karena segala sesuatunya dapat ditentukan oleh para pihak yang bersengketa seperti menentukan jadwal pertemuan, tempat pertemuan, ketentuan-ketentuan yang mengatur pertemuan mereka, dan sebagainya;
4. Kerahasiaan terjamin, artinya materi yang dibicarakan hanya diketahui oleh kalangan terbatas, sehingga kerahasiaan dapat terjamin dan tidak tersebar luas atau terpublikasikan;
5. Adanya kebebasan memilih pihak ketiga, artinya para pihak dapat memilih pihak ketiga yang netral yang mereka hormati dan percayai serta mempunyai keahlian dibidangnya;
6. Dapat menjaga hubungan baik persahabatan, sebab dalam proses yang informal para pihak berusaha keras dan berjuang untuk mencapai penyelesaian sengketa secara kooperatif sehingga mereka tetap dapat menjaga hubungan baik;
7. Lebih mudah mengadakan perbaikan-perbaikan, artinya apabila menggunakan jalur ADR akan lebih mudah mengadakan perbaikan terhadap kesepakatan yang telah dicapai seperti menegosiasikan kembali suatu kontrak baik mengenai substansi maupun pertimbangan yang menjadi landasannya termasuk konsiderans yang sifatnya non hukum;
8. Bersifat final, artinya putusan yang diambil oleh para pihak adalah final sesuai kesepakatan yang telah dituangkan di dalam kontrak;
9. Pelaksanaan tatap muka yang pasti, artinya para pihaklah yang menentukan secara pasti baik mengenai waktu, tempat dan agenda untuk mendiskusikan dan mencari jalan keluar sengketa yang dihadapi;
10. Tata cara penyelesaiannya sengketa diatur sendiri oleh para pihak, sebab tidak terikat oleh peraturan perundangan yang berlaku.<sup>50</sup>

Dan secara garis besar timbulnya penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas diluar pengadilan disebabkan oleh faktor – faktor antara lain :

---

<sup>50</sup>I Nyoman Gede Remaja, *Loc.Cit.*

### 1. Pelaku

Dalam hal ini pelaku bertujuan akan menghindari adanya ancaman pemidanaan yang dijatuhkan oleh hakim karena ada sebagian masyarakat masih menganggap bahwa orang yang pernah terlibat dalam suatu perkara pidana itu dianggap suatu hal yang tercela.<sup>51</sup>

### 2. Keluarga korban

Pihak keluarga korban menerima peristiwa tersebut sebagai suatu musibah atau halangan sehingga bersedia untuk menyelesaikan secara kekeluargaan dengan kesepakatan yang berupa uang biaya perawatan selama korban dirawat dirumah sakit sebelum meninggal, biaya pemakaman, biaya selamatan hingga selesai serta sejumlah uang sebagai uang duka.

### 3. Polisi sebagai penyidik

Polisi disini memberi kebenaran kepada para pihak yaitu pihak pelaku dan keluarga korban tentang bentuk penyelesaiannya.

Dalam perkara tersebut penyidik tetap membuka kesempatan

---

<sup>51</sup>Berdasarkan Teori Labeling: penyimpangan yang disebabkan oleh pemberian cap/ label dari masyarakat kepada seseorang yang kemudian cenderung akan melanjutkan penyimpangan tersebut. Lahirnya teori labeling, diinspirasi oleh perspektif interaksionisme simbolik dan telah berkembang sedemikian rupa dengan riset-riset dan pengujiannya dalam berbagai bidang seperti, kriminolog, kesehatan mental, kesehatan dan pendidikan. Teori labelling dipelopori oleh Lemert dan Interaksionisme simbolik dari Herbert Mead (dalam Sunarto, 2004). Kemudian dikembangkan oleh Howard Becker pada tahun 1963. Labelling bisa juga disebut sebagai penjulukan/ pemberian cap. Awalnya, menurut Teori Struktural devian atau penyimpangan dipahami sebagai perilaku yang ada dan merupakan karakter yang berlawanan dengan norma-norma sosial. Devian adalah bentuk dari perilaku. Labeling adalah sebuah definisi yang ketika diberikan pada seseorang akan menjadi identitas diri orang tersebut, dan menjelaskan orang dengan tipe bagaimanakah dia. Dengan memberikan label pada diri seseorang, kita cenderung melihat dia secara keseluruhan kepribadiannya, dan bukan pada perilakunya satu per satu. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Martina Rini S. Tasmin, SPSi. Dalam teori labelling ada satu pemikiran dasar, dimana pemikiran tersebut menyatakan “seseorang yang diberi label sebagai seseorang yang devian dan diperlakukan seperti orang yang devian akan menjadi devian”.

apabila pihak keluarga korban akan menuntut secara hukum pidana.<sup>52</sup>

## 2. Hak dan Kewajiban para pihak dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas setidaknya terdapat 2 pihak yang terlibat didalamnya yakni:

- a. Pihak pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum dan
- b. Korban

Untuk selanjutnya akan dibahas mengenai hak dan kewajiban dari masing masing pihak

- a. Pihak pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum

Pengemudi merupakan pihak yang rawan terhadap terjadinya kecelakaan, sedangkan pada situasi tertentu, pengemudi merupakan karyawan pribadi ataupun karyawan perusahaan angkutan umum yang melibatkan pemilik kendaraan dan pihak perusahaan dimana dalam aturan Pasal 231 UULAJ yang menentukan:

Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, wajib:

- 1) menghentikan Kendaraan yang dikemudikannya;
- 2) memberikan pertolongan kepada korban;
- 3) melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat; dan

---

<sup>52</sup>Seharusnya dalam ruang lingkup penyidikan oleh Polri khususnya dalam perkara delik aduan memberikan kesempatan kepada para pihak untuk menempuh jalur alternatif sebagaimana layaknya prosedur mediasi yang dilakukan di pengadilan yang dituangkan dalam ketentuan pasal 2 huruf 3 yang mengatur “Tidak menempuh prosedur mediasi berdasarkan Peraturan ini merupakan pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 130 HIR dan atau Pasal 154 Rbg yang mengakibatkan putusan batal demi hukum.”

- 4) memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan.

Pengemudi Kendaraan Bermotor, yang karena keadaan memaksa tidak dapat melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan huruf b, segera melaporkan diri kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.

Sedangkan di Pasal 234 UULAJ mengatur Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengemudi:

- 1) Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi;
- 2) Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karena kelalaian atau kesalahan Pengemudi;
- 3) Ketentuan tersebut tidak berlaku jika: ada keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi; disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Dan menurut ketentuan didalam Pasal 235 UULAJ, jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas berat Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman, akan tetapi jika hanya mengalami cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas perkara sedang dan Ringan pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum hanya diwajibkan memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan.

Pengaturan mengenai Hak Korban diatur didalam ketentuan Pasal 240 UULAJ yang menyatakan:

Korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak mendapatkan: pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dan/atau Pemerintah; ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas; dan santunan Kecelakaan Lalu Lintas dari perusahaan asuransi serta didalam Pasal 241 UULAJ menyatakan “Setiap korban Kecelakaan Lalu Lintas berhak memperoleh pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Hanya saja berdasarkan ketentuan yang dimuat dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya No 22 Tahun 2009, tidak ada satupun memasukkan klasusa hak yang didapatkan oleh Pengemudi, dan tidak menentukan batasan mana pengemudi sebagai korban ataupun pengemudi sebagai penyebab kecelakaan, hal tersebut tentunya sangat bertentangan dengan Pasal 3 Undang-Undang No 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, yang menentukan:

- a. Setiap orang berhak atas pegakuan, jaminan, perlindungan dan perlakuan hukum yang adil serta mendapat kepastian hukum dan perlakuan yang sama di depan hukum;
- b. Setiap orang berhak atas perlindungan hak asasi manusia dan kebebasan dasar manusia, tanpa diskriminasi.

Karena didasarkan pada status sosial Pengemudi yang terlibat dalam kecelakaannya beragam, ada pengemudi yang betul betul merupakan profesi (pengemudi angkutan umum/ karyawan dari atau pegawai yang ditugaskan/ pencari nafkah) dan pengemudi non profesi pemilik kendaraan yang profesi



sangat beragam mulai pejabat sampai ibu-ibu rumah tangga). Memperhatikan status sosial dan juga dari aspek biologis (perempuan/ pria) tentunya dalam pemberlakuan aspek hukumnya mungkin berbeda.<sup>53</sup>

Penyelesaian perkara pidana tidak mutlak harus menggunakan pembedaan atau penjatuhan sanksi pidana (*Litigasi*), dalam hal terjadinya perbuatan karena kealpaan ataupun kesalahan dan tujuan dari pidana merupakan salah satu sarana pembinaan untuk menanggulangi masalah masalah hukum,<sup>54</sup> untuk menentukan penyelesaian perkara harus berdasarkan pada pemeriksaan lapangan, pemeriksaan saksi dan pemeriksaan tersangka yang dalam hal ini dilakukan oleh Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Karena dalam system hukum, penegak hukum khususnya Polisi harus bersifat netral, tidak memihak, dan wajib memperhatikan kepentingan semua pihak yang terlibat, walaupun dalam suatu peristiwa seseorang sudah dinyatakan bersalah berdasarkan alat bukti yang sah, sebelum adanya putusan hakim,<sup>55</sup> penegak hukum harus menganggap bahwa yang bersangkutan tidak bersalah dan bila dikaji berdasarkan pendapat Satjipto Raharjo, “hukum bukanlah sekedar logika semata, lebih daripada itu hukum merupakan ilmu

---

<sup>53</sup>Lihat *Menyikapi Kecelakaan Lalu Lintas*, diunduh melalui <http://www.artikelsahabat.com/menyikapi-kecelakan-lalu-lintas.html>, diakses tanggal 28-02-2012.

<sup>54</sup>Teori sociological jurisprudence oleh Roscoe Pound yang tumbuh dan berkembang di Amerika, merupakan suatu teori hukum yang mempelajari pengaruh hukum terhadap masyarakat, dengan pendekatan dari hukum ke masyarakat, hukum menjadi instrumen untuk mengarahkan masyarakat menuju tujuan yang diinginkan, bahkan perlu menghilangkan kebiasaan masyarakat yang dipandang negatif yang mengatakan bahwa hukum dapat bersifat sebagai alat untuk memperbaharui (mereayasa) masyarakat (law as a tool of social engineering).

<sup>55</sup>Berdasarkan asas Praduga tak bersalah (Presumption of Innocence)

sebenarnya (genuine science)”<sup>56</sup> yang berarti melihat hukum harus berdasarkan objek ilmu daripada profesi, dengan selalu berusaha untuk memahami atau melihat kaitan dengan hal-hal dibelakang hukum, keinginan untuk melihat logika sosial dari hukum lebih besar daripada logika hukum atau perundang-undangan), yang harus selalu dimaknai, pemberlakuan hukum juga harus melihat kemanfaatan jangan sampai hukum ditegakkan justru akan menimbulkan keresahan karena pelaksanaan hukum harus menimbulkan keadilan, Menurut Noor Afa bahwa:

Ditegakkannya peraturan hukum tanpa memperhatikan dan memperhitungkan nilai-nilai keadilan serta proses hukum yang bermartabat dan benar, justru melahirkan chaos hukum, sebaliknya keadilan yang diberikan tanpa didasari penegakan hukum yang benar akan menghilangkan nurani keadilan manusia. Namun demikian, keadilan dengan menelantarkan kepastian hukum dan hak asasi justru menjadikan keadilan sebagai sarana kepentingan orang-orang tertentu, bahkan akan menjadikan kepastian hukum sebagai sarana persuasi dari makna Rule of Law suatu negara, termasuk Indonesia sebagai negara yang mempedomani Rule of Law dalam proses penegakan hukumnya.<sup>57</sup>

Serta asas pidana lain menyatakan: “Tidak ada pidana tanpa kesalahan, dan tidak ada kesalahan tanpa ada niat.” Yang didasarkan pada konsep keadilan, untuk melihat kandungan niat dan maksud terjadinya kejahatan atau pelanggaran, dalam hal ini itikad baik dari masing masing pihak yaitu pihak tersangka maupun pihak korban ikut menentukan penyelesaiannya, apabila pihak keluarga korban sesuai bukti yang ada menerima sebagai musibah dan tersangka mengakui kesalahannya dan dalam pemeriksaan

---

<sup>56</sup>R. Otje Salman Soemadiningrat, *Menuju Pemikiran Hukum Progresif di Indonesia*, diunduh melalui <http://click-gtg.blogspot.com/2011/12/menuju-pemikiran-hukum-progresif-di.html>, diakses tanggal 17-05-2012

<sup>57</sup>Noor Afa, pada Nota Pembelaan Atas Nama Terdakwa: WANTOYO Als KAK WAN Als Gemblung Bin Suratman Dalam Perkara Pidana Nomor: 037 / Pid.B / 2011 /PN.Mgl Pada Pengadilan Negeri Magelang di Kota Magelang, diunduh melalui <http://pengacara-muda.blogspot.com/> diakses tanggal 17-05-2012

beritikad baik dan menyelesaikan perkara secara damai, kemudian dituangkan dalam bentuk perjanjian perdamaian, maka perkara tersebut selayaknya dinyatakan selesai.

Terdapat beberapa Identifikasi untuk dilakukan penyelesaian atas perkara pidana:

1. Kasus yang diselesaikan merupakan delik formil;
2. Merupakan Delik Aduan;
3. Merupakan perkara quasi Perdata-pidana yang berkaitan dengan para pihak;
4. Didasarkan pada kesepakatan korban dan pelaku dan
5. Perlukaan yang dilakukan oleh pelaku tidak terlalu besar.<sup>58</sup>

Permasalahan yang mempunyai kerugian materiil kecil dan dimungkinkan untuk diselesaikan melalui konsep ADR tersebut, harus berprinsip pada musyawarah mufakat dan disepakati oleh pihak-pihak yang berperkara dan tataran pelaksanaan ADR tersebut, melalui surat Telegram Kapolri Nomor : ST/730/V/2010, tanggal 20 Mei 2011, yang mensyaratkan adanya:

1. Kesepakatan tertulis dari Masing masing pihak yang ditandatangani diatas segel dan diberi Materai,
2. Diketahui/ disetujui oleh ketua RT/RW atau Kepala Lingkungan;
3. Diketahui oleh para saksi saksi lainnya;
4. Penyelesaian Menggunakan ADR (Alternative Dispute Resolution) harus berprinsip pada musyawarah mufakat dan harus diketahui oleh masyarakat disekitar serta harus menghormati Norma sosial/ adat yang berlaku serta memenuhi Azas Keadilan.

Penyelesaian Kecelakaan Lalu lintas tersebut yang dikaitkan kepada pidana yang dilakukan terdapat syarat syarat yang harus dipenuhi yakni sebagai berikut:

---

<sup>58</sup>Satjipto Raharjo, *Mediasi sebagai Basis dalam Penyelesaian Perkara pidana*, *Mimbar Hukum* Vol 20 Nomor 1 Februari 2008, hlm. 99.

1. Adanya Pengakuan atau pernyataan bersalah dari pelaku;
2. Adanya Persetujuan dari pihak korban / keluarga dan adanya keinginan untuk memaafkan pelaku;
3. Adanya Dukungan komunitas setempat untuk melaksanakan penyelesaian secara musyawarah dan mufakat;
4. Kwalifikasi tindak pidana ringan;
5. Pelaku belum pernah dihukum.<sup>59</sup>

Dan menurut ketentuan Pasal 1851 KUH Perdata yang menentukan:

Perdamaian adalah suatu perjanjian dengan mana kedua belah pihak, dengan menyerahkan, menjanjikan atau menahan suatu barang mengakhiri suatu perkara yang sedang bergantung ataupun mencegah timbulnya suatu perkara.

Perjanjian itu tidaklah sah melainkan jika dibuat secara tertulis.

Perdamaian merupakan perjanjian antara kedua belah pihak terhadap suatu peristiwa yang sedang terjadi dan diharapkan dapat mencegah terjadinya suatu sengketa berkelanjutan substansinya berupa penyerahan, pengakuan adanya kesalahan dan pemberian maaf serta toleransi terhadap peristiwa yang telah terjadi.

Berdasarkan ketentuan mengenai perjanjian perdamaian yang diatur dalam ketentuan Pasal 6 ayat (2) UUAAPS mensyaratkan bahwa hasil dari penyelesaian suatu sengketa atau beda pendapat dituangkan dalam suatu kesepakatan tertulis yang ditandatangani oleh semua pihak yang terkait, hal ini mengandung arti bahwa perjanjian perdamaian harus dibuat secara tertulis, karena perjanjian yang ditetapkan merupakan suatu formalitas atau bentuk yang dinamakan dengan perjanjian formil. Dengan demikian perjanjian perdamaian merupakan perjanjian formil yang dapat di simpulkan sebagai berikut:

---

<sup>59</sup>Hj. Ds. Dewi, *Op.cit.*

1. Perdamaian merupakan salah satu bentuk perjanjian;
2. Perjanjian perdamaian tersebut merupakan perjanjian untuk menyelesaikan sengketa atau mencegah timbulnya perkara;
3. Perjanjian perdamaian harus dibuat secara tertulis.

Sedangkan substansi yang harus di masukan kedalam perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas harus berisi hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh kedua belah pihak yang memuat:

1. Kaidah Hukum yang memuat sebab sebab dibuatnya perjanjian perdamaian dalam hal ini perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas, yang merupakan perwujudan tertulis dari perjanjian yaitu Pasal 1233 KUHPerdara yang berbunyi “Tiap tiap perikatan dilahirkan baik karena persetujuan, baik karena undang-undang.” Dalam sebuah perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas kaidah hukum ini, memuat peristiwa kecelakaan lalu lintas, yang menunjukkan waktu dan tempat terjadinya kecelakaan;
2. Para pihak yang berperkara, yang sekurang kurangnya memuat 2 subjek atas perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas yang saling mengikatkan dirinya yang dalam hal ini harus mampu atau wenang untuk melakukan perjanjian damai akibat kecelakaan lalu lintas tersebut (cakap), hal ini memuat para pihak yang berperkara dalam kecelakaan lalu lintas, baik itu dari korban ataupun pihak yang menyebabkan kecelakaan;
3. Persetujuan para pihak. Persetujuan dimaksud adalah persetujuan untuk mengakhiri persengketaan untuk menimbulkan akibat hukum karena apabila salah satu pihak tidak sepakat dengan suatu perjanjian perdamaian

akibat kecelakaan lalu lintas tersebut dan oleh karenanya tidak menandatangani, tidak terikat oleh perjanjian itu dan pihak tersebut tidak mengemban suatu kewajiban yang ditetapkan oleh perjanjian, karena pada intinya sepakat menghendaki adanya hubungan timbal balik antara para pihak untuk sama sama menghendaki substansi dari perjanjian yang dikenal dengan Asas konsensualisme yang dituangkan dalam bentuk perbuatan yang nyata, perbuatan yang nyata disini masing masing pihak menerima dan menyatakan kesepakatannya atas kesepakatan perdamaian yang mereka lakukan;

4. Adanya Prestasi, Prestasi merupakan hak dan Kewajiban para subjek hukum yang terlibat dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas yang meliputi:

a. Pemberian sesuatu;

Dalam perjanjian perdamaian kecelakaan tersebut berisi kewajiban untuk memberikan ganti kerugian/ kompensasi yang dilakukan oleh pihak yang satu (pengemudi/ penyebab terjadinya kecelakaan) kepada pihak lainnya yang dirugikan/ korban, dan untuk mencegah terjadinya wanprestasi/ sengketa berkelanjutan hendaknya pemenuhan kewajiban yang dicantumkan dan merupakan bagian dari isi perjanjian hendaknya dilakukan secara tunai (pada saat perjanjian tersebut dibuat) .

b. Perbuatan tertentu biasanya;

Dalam perjanjian perdamaian kecelakaan tersebut berisi pemenuhan kewajiban untuk memberikan ganti kerugian yang dilakukan oleh pihak yang satu (penyebab terjadinya kecelakaan) atau sesuai kesepakatan untuk memperbaiki kendaraan dan atau melakukan pengobatan

terhadap cedera dan sebagainya yang disepakati bersama oleh masing masing pihak.

c. Tidak melakukan perbuatan.

Dalam perdamaian kecelakaan tersebut berisi bahwa pihak yang dirugikan/ korban tidak melakukan upaya litigasi setelah dipenuhinya ganti kerugian oleh penyebab terjadinya kecelakaan karena menyangkut kepastian hukum terhadap selesainya perkara tersebut.

5. Tujuan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum dan kesusilaan, yang dalam hal ini perjanjian perdamaian dapat menyelesaikan sengketa akibat kecelakaan lalu lintas serta mencegah timbulnya perkara lain akibat tidak selesainya sengketa sebelumnya dengan harapan dapat menciptakan rasa kekeluargaan dan hubungan silaturahmi antara para pihak.
6. Bentuk tertentu, bentuk tertentu disini menyangkut pembuktian akan terjadinya suatu perjanjian tersebut dimana kedua belah pihak harus mempunyai hak menguasai segala benda yang termasuk dalam perjanjian perdamaian tersebut, yang merupakan aplikasi substansi dan realisasi dari pembicaraan, persetujuan, tawar-menawar dan kesepakatan yang dituangkan dalam suatu perjanjian perdamaian tertulis karena menurut Subekti:

Suatu perjanjian/ perkatan hukum yang dilahirkan oleh suatu perjanjian mempunyai dua sudut: sudut kewajiban kewajiban (obligations) yang dipikul oleh suatu pihak dan sudut hak-hak atau manfaat, yang diperoleh oleh lain pihak, yaitu hak-hak untuk menuntut dilaksanakannya sesuatu yang sudah disanggupi dalam perjanjian itu.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup>Subekti, *Hukum Perjanjian*, Cetakan ke IX, PT Intermasa, Jakarta, 1987, hlm. 29.

Dalam mekanisme pembuatan atas suatu perjanjian perdamaian, kedudukan pelaku berada pada asas *Presumption of Guilty* ( praduga bersalah), sehingga yang terjadi bukan mencari kesalahan pelaku, tetapi menentukan apa yang harus dilakukan atau diberikan oleh pelaku kepada korban atau keluarganya, dengan harapan dapat memperbaiki suatu perbuatan melawan hukum, dengan menggunakan kesadaran dan keinsyafan sebagai landasan untuk memperbaiki kehidupan bermasyarakat dan ukurannya sederhana, keadilan tidak lagi berdasarkan pembalasan setimpal dari korban kepada pelaku (baik secara fisik, psikis atau hukuman) namun perbuatan yang menyakitkan itu disembuhkan dengan memberikan dukungan kepada korban dan mensyaratkan pelaku untuk bertanggungjawab, dengan bantuan keluarga dan masyarakat bila diperlukan.

Perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas dianggap tak ada jika para pihak merasa ragu ragu terhadap suatu hal, dan perdamaianya pun dianggap tidak ada jika salah satu pihak dalam suatu perkara mengalah seluruhnya dengan mengakui tuntutan pihak lawan seluruhnya karena pada dasarnya setiap perjanjian perdamaian harus menganut asas asas sebagai berikut:

1. Asas Konsensualisme yaitu Asas kesepakatan kedua belas pihak yang mengadakan perjanjian, dan dari adanya kesepakatan, maka lahirlah perjanjian yang disebut dalam bentuk tertulis maupun lisan;
2. Asas Kebebasan Berkontrak yaitu Asas yang membebaskan setiap orang untuk mengadakan suatu perjanjian;
3. Asas Kekuatan Mengikat yaitu asas yang menyatakan bahwa setiap perjanjian mengikat sebagai undang-undang bagi yang mengadakannya, dan
4. Asas Kepastian Hukum yaitu asas yang memberi makna kepastian mengikatnya perjanjian sebagai undang-undang bagi para pihak



yang membuatnya dijamin dan diakui secara syah oleh undang-undang.<sup>61</sup>

Untuk menghindari adanya kesalahan dan asumsi dalam pendekatan isi perjanjian, hendaknya para pihak mengerti betul substansi dari perjanjian mengenai kewajiban dan hak apa yang didapatkan dan merupakan bagian dari konsekwensi logis perjanjian tersebut,<sup>62</sup> dimana dalam posisi ini masing masing pihak berada pada posisi yang sama (*equal*) yang sesuai dengan isi hati dan kandungan kehendak masing masing, Michael LeBoeuf, Ph.D, menganjurkan beberapa cara untuk melakukan pendekatan win-win solution dalam rangka menyelesaikan konflik secara konstruktif, sebagai berikut :

1. Anda harus fokus terhadap tujuan yang ingin anda capai. Anda harus yakin terhadap apa yang akan anda putuskan. Seperti menetapkan keuntungan yang ingin anda raih, mendapatkan harga yang murah dari pemasok atau meluaskan pangsa pasar;
2. Anda harus bisa mengendalikan emosi dengan cara meredakan emosi dari masalah yang dihadapi. Cobalah berpikir anda sebagai pihak ketiga yang sedang mengamati dua pihak lain yang berkonflik. Jangan terseret emosi dan amatilah masalah tersebut dengan objektif;
3. Anda harus memahamai betul tugas anda dan lakukan tugas tersebut. Cari tahu apa yang diinginkan pihak lain. Konflik terjadi karena orang memiliki kepentingan lain dan melihat masalah dari sudut pandang yang berbeda. Letakkan diri anda di posisi yang berbeda. Pahami posisi mereka dan coba rasakan jika anda menjadi mereka;
4. Fokuslah pada masalahnya bukan pada orangnya. Jangan bertindak defensif atau menjadi emosional. Berkomunikasilah dengan cara yang hangat dan tidak mengvonis. Jangan tergesa-gesa menuju solusi, jangan menyela atau menantang, ciptakan posisi interaksi yang positif;
5. Setelah memahami posisi masing-masing lakukan pertukaran pendapat dan gagasan. Jangan langsung mengevaluasi gagasan atau pendapat orang lain, catat saja dan renungkan. Secara bertahap buat solusi semakin mengerucut, ingat : lakukanlah secara bertahap, tidak melompat dan jangan tergesa-gesa;

---

<sup>61</sup>H. Muhammad Hazil Aima Putra, *Op.Cit.*, hlm. 38.

<sup>62</sup>Hukum mempunyai sifat berbeda sehingga tidak boleh dianalogikan (disamakan) satu sama lainnya, sehingga hanya analogi kategoristik dan struktural yang dapat ditemukan dalam metode hukum.

6. Pada saat sampai pada solusi yang memuaskan, sepakati dan terjemahkan kedalam tindakan. Jangan bersikap untuk berupaya mendapatkan semua yang kita inginkan. Berikan secara adil apa yang menjadi bagian pihak lain. Kita harus dapat mempertahankan jalinan hubungan yang harmonis dan ciptakan situasi agar semua pihak yang terlibat perundingan keluar dengan situasi yang nyaman. Jika ada hal-hal prinsip tentang kesepakatan maka hal tersebut perlu dituangkan secara tertulis dan ditandatangani para pihak.<sup>63</sup>

## **B. Kekuatan Hukum Mengikat Perjanjian Damai Akibat Kecelakaan Lalu Lintas**

Seorang ahli Hukum dari Italia, Anzilotti memberikan bahwa kekuatan mengikatnya suatu perjanjian adalah karena adanya prinsip mendasar yang disebut dengan "*pacta sunt servanda*".<sup>64</sup> Berdasarkan pada prinsip ini, maka para pihak terikat untuk melaksanakan kewajiban-kewajiban yang dipikulnya sesuai dengan perjanjian dengan itikad baik yang mana prinsip itikad baik tersebut merupakan prinsip atau asas yang harus ada dan dilaksanakan dalam setiap perjanjian. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 1338 KUHPerdara yang menyatakan bahwa : “Persetujuan-persetujuan harus dilaksanakan dengan itikad baik.” Karena keberlakuan perjanjian perdamaian dilihat pada ketentuan Pasal 1338 KUHPerdara yang menentukan:

Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.

Dan pengungkapan dari kekuatan asas mengikat menurut Herlin Budiono dapat ditemukan dalam ketentuan Pasal 1339 KUHPerdara:

---

<sup>63</sup>T. Zilmahram, *WIN-WIN SOLUTION*, diunduh melalui <http://habahate.blogspot.com/2011/03/win-win-solution.html>, diakses tanggal 22-04-2012.

<sup>64</sup>Mushawwir Arsyad, *Asas Pacta Sunt Servanda (Perspektif Hukum Internasional)*, <http://arsyadshawir.blogspot.com/2011/11/asas-pacta-sunt-servanda-perspektif.html>, diakses tanggal 13-04-2012.

“Persetujuan-persetujuan tidak (hanya) mengikat untuk apa apa yang dengan tegas dinyatakan di dalamnya, (tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat persetujuan, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan, atau undang-undang).”<sup>65</sup>

Akan tetapi banyak para sarjana yang berpendapat bahwa kekuatan mengikat dari suatu perjanjian merupakan hukum kodrat, dalam agama, dan prinsip-prinsip moral serta bersikap mengekang para pihak dalam perjanjian tersebut. Beberapa diantaranya kemudian juga menegaskan bahwa hal itu merupakan keinginan dari para pihak yang memberikan kekuatan mengikat dari perjanjian-perjanjian yang telah dibuatnya karena perjanjian tersebut mengikat secara hukum karena ada aturan kebiasaan yang menyatakan bahwa perjanjian itu mengikat, begitupun dengan perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas.

Wujud penegasan prinsip *Pacta Sunt Servanda* pada perjanjian kecelakaan lalu lintas menyatakan bahwa perjanjian mengakibatkan suatu kewajiban hukum dan para pihak terikat untuk melaksanakan isi dari perjanjiannya, memenuhinya, tidak mempertanyakannya kembali dan menegaskan pada masing masing pihak dari perjanjian itu tidak akan mengambil tindakan apapun yang diperkirakan dapat mencegah pelaksanaan atau menghalangi maksud pelaksanaannya. jika suatu pihak tidak dapat menaati kewajibannya untuk melaksanakan tanggung jawab kecuali jika ketidakmampuan itu dapat dibenarkan atau dibebaskan menurut hukum, karena pada dasarnya para pihak yang telah membuat sebuah perjanjian perdamaian

---

<sup>65</sup>Herlien Budiono, *Op.Cit.*, hlm. 100.

ataupun perjanjian lainnya akan tunduk kepada Pasal 1338 KUHPerdara bahwa:

1. Perjanjian berlaku sebagai undang-undang bagi para pembuatnya,<sup>66</sup> prinsip ini membawa akibat bahwa para pihak harus mentaati perjanjian yang mereka buat sebagaimana mereka mentaati undang-undang, sehingga suatu tindakan yang melanggar perjanjian tersebut akan berhadapan dengan Pasal 1365 KUHPerdara yang mengatur tentang perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige daad*);
2. Pengakhiran suatu perjanjian hanya dapat dilakukan dengan persetujuan atau karena undang-undang yang menyatakannya sebagai berakhir. Prinsip ini mengandung arti bahwa pihak dapat kontrak itu tidak dapat mengakhiri berlakunya kontrak yang dibuatnya itu secara sepihak, kecuali jika undang-undang memungkinkannya;
3. *Pacta Sun servanda*,<sup>67</sup> perjanjian harus ditaati oleh para pembuatnya.

Perjanjian perdamaian mengikat karena merupakan suatu janji, serupa dengan undang-undang karena dipandang sebagai perintah undang-undang, kesetiaan pada janji yang diberikan merupakan bagian dari persyaratan yang dituntut akal budi secara alami, Herlin Budiono menyatakan:

Janji dan kata kata yang diucapkan sifatnya mengikat, perjanjian dibuat sendiri oleh para pihak dan mereka juga yang menentukan

---

<sup>66</sup>Dalam arti Lex Specialis khusus bagi para pihak yang membuat perjanjian tersebut.

<sup>67</sup>Prinsip zaman romawi kuno yang logikanya suatu perjanjian tidak mungkin menjadi perjanjian jika dia tidak ditaati oleh para pembuatnya.

ruang lingkup serta cara pelaksanaan perjanjian tersebut, perjanjian memunculkan akibat hukum, keterikatan suatu perjanjian terkandung didalam janji yang dilakukan oleh para pihak sendiri.<sup>68</sup>

Didalam ketentuan Pasal 1851 KUHPerdara menyebutkan bahwa: “Perdamaian adalah suatu persetujuan yang berisi bahwa dengan menyerahkan, menjanjikan atau menahan suatu barang, kedua belah pihak mengakhiri suatu perkara yang sedang diperiksa pengadilan ataupun mencegah timbulnya suatu perkara bila dibuat secara tertulis”, hal ini mengandung arti suatu perjanjian perdamaian harus berisi penyerahan, perjanjian atau menahan suatu barang guna mengakhiri suatu perkara yang sedang bergantung atau dan untuk mencegah timbulnya suatu perkara.” Karena berdasarkan ketentuan didalam Pasal 1234 KUHPerdara. “Perikatan ditujukan untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu.”

Kemudian di Pasal 1317 KUHPerdara.

Dapat pula diadakan perjanjian untuk kepentingan pihak ketiga, bila suatu perjanjian yang dibuat untuk diri sendiri, atau suatu pemberian kepada orang lain, mengandung syarat semacam itu. Siapa pun yang telah menentukan suatu syarat, tidak boleh menariknya kembali, jika pihak ketiga telah menyatakan akan mempergunakan syarat itu. (KUHPerd. 1323, 1338, 1669 dst., 1688, 1778, 1823.)

Pasal tersebut menegaskan adanya prinsip mendasar yang disebut dengan *pacta sunt servanda*.<sup>69</sup> Berdasarkan pada prinsip ini, maka para pihak terikat untuk melaksanakan kewajiban-kewajiban yang dipikulnya sesuai dengan perjanjian dengan itikad baik, agar suatu pihak dari perjanjian-perjanjian itu tidak akan mengambil tindakan apapun yang diperkirakan dapat mencegah pelaksanaan atau menghalangi maksud perjanjian. Adigium ini

---

<sup>68</sup>Herlin Budiono, *Asas keseimbangan.....*, *Op.Cit.*, hlm. 101.

<sup>69</sup>Mushawwir Arsyad, *Loc.Cit.*

diakui sebagai peraturan yang menetapkan bahwa semua perjanjian yang dibuat manusia satu sama lain, mengingat kekuatan hukum yang terkandung didalamnya dimaksudkan untuk dilaksanakan dan akhirnya dipaksakan pemaatannya.

Di dalam Pasal 1858 (1) KUHPerdara mengatur “Di antara pihak-pihak yang bersangkutan, suatu perdamaian mempunyai kekuatan seperti suatu keputusan Hakim pada tingkat akhir.” Karena sifatnya mengikat seperti putusan inkrah yang dikeluarkan oleh pengadilan pada proses putusan hakim pada banding dan kasasi.<sup>70</sup> karena pada dasarnya perjanjian perdamaian ini merupakan kesepakatan bersama yang dilakukan oleh para pihak dengan tujuan dan itikad baik untuk membuat suatu perjanjian dan timbul karena banyak manfaat yang akan ditimbulkan dan didapat oleh para pihak yang bersengketa.

Oleh karena itu perjanjian perdamaian yang diadakan para pihak harus dibuatkan dalam bentuk tertulis.” sehingga disimpulkan bahwa bentuk tertulis dari perjanjian perdamaian yang dimaksudkan undang-undang adalah bentuk tertulis yang otentik, yaitu yang dibuat di hadapan pejabat yang berwenang sedangkan substansi perdamaian dapat dilakukan secara bebas oleh para pihak (Asas berkontrak).

Perjanjian perdamaian yang dihasilkan dari suatu proses penyelesaian sengketa harus dituangkan dalam bentuk tertulis dapat dibuat dalam bentuk:

a. Perjanjian perdamaian dibawah tangan

Perjanjian ini yang hanya ditandatangani oleh pihak yang bersangkutan saja, perjanjian ini hanya mengikat para pihak dalam

---

<sup>70</sup>R. Subekti dan R. Tjitrosudjibjo, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, (a)(Jakarta : Pradnya Paramita, 2003), Pasal 1858.

perjanjian, tetapi tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, untuk menentukan kebenaran substansi yang dimintakan oleh pihak ketiga, maka pembebanan pembuktian harus disertakan, karena terdapat teori yang menyatakan *Unus testis nulus testis*,<sup>71</sup> bahwa satu orang saksi bukan saksi.

b. Perjanjian perdamaian dengan saksi Notaris

Perjanjian ini hanya melegalisasi tanda tangan para pihak dengan dibubuhkannya tanda tangan Notaris, akan tetapi kesaksian Notaris tersebut tidak mempengaruhi kekuatan hukum dari isi perjanjian, pihak yang menyangkal harus membuktikan penyangkalannya, karena pada dasarnya kekuatan pembuktian pada akta notaris ini hanya:

- 1). Membuktikan antara para pihak bahwa mereka telah menerangkan apa yang ditulis dalam akta tadi (kekuatan pembuktian formal);
- 2). Membuktikan antara para pihak yang bersangkutan bahwa sungguh sungguh peristiwa yang disebutkan dalam akta telah terjadi (kekuatan pembuktian material atau dinamakan juga kekuatan pembuktian mengikat);
- 3). Membuktikan tidak saja antara para pihak yang bersangkutan tetapi juga terhadap pihak ketiga bahwa pada tanggal tersebut dalam akta kedua belah pihak sudah menghadap dimuka pegawai (notaris) dan menerangkan apa yang ditulis dalam akta tersebut (akta pembuktian keluar).<sup>72</sup>

c. Perjanjian perdamaian Terdaftar di pengadilan

Didalam ketentuan Pasal 6 ayat (7) UUAAPS menyatakan bahwa “Kesepakatan tertulis tersebut wajib didaftarkan di

---

<sup>71</sup>Artinya, dalam suatu pemeriksaan harus ada lebih dari seorang saksi, jika hanya ada satu saksi saja maka kesaksiannya tidak dapat diterima, karena satu saksi bukanlah saksi.

<sup>72</sup>Johanes Ibrahim, *Pengimpasan Pinjaman (Kompensasi) dan Asas Kebebasan Berkontrak Dalam Perjanjian Kredit Bank*, CV. Utomo, Bandung, 2003 hlm. 47.

pengadilan negeri.” Dilanjutkan dengan ketentuan Pasal 60 yang mengatur: “Putusan arbitrase bersifat final dan mempunyai kekuatan hukum tetap dan mengikat para pihak.” Ketentuan tersebut mensyaratkan adanya justifikasi dan legitimasi terhadap isi perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas tersebut yaitu dengan cara mendaftarkannya melalui Panitera pengadilan,<sup>73</sup> hal ini bertujuan agar suatu perjanjian mendapatkan kepastian hukum,<sup>74</sup> dimana masing masing pihak diharapkan tidak akan menyangkal terhadap substansi dan proses pembuatan perjanjian perdamaian dimaksud, hal logis yang akan terjadi dikemudian, Pengadilan akan menolak suatu pengaduan yang sebelumnya telah diadakan perjanjian oleh para pihak karena keberlakuan atas asas *Judicata Habitur*<sup>75</sup> yaitu asas yang menyatakan bahwa tidak boleh terjadi dua kali pemutusan terhadap suatu kasus yang sama antara kedua belah pihak yang

---

<sup>73</sup>Proses pengajuan gugatan/ pendaftaran dipengadilan ini dimaksudkan agar sengketa para pihak masuk dalam kewenangan pengadilan melalui pendaftaran pada register perkara di kepaniteraan pidana

<sup>74</sup>Dengan terdaptarnya perjanjian perdamaian tersebut dan dikukuhkan menjadi akta perdamaian maka perjanjian tersebut mempunyai kekuatan hukum layaknya putusan hakim yang telah berkekuatan hukum tetap.

<sup>75</sup>Dikaji dari perspektif yurisprudensi Mahkamah Agung RI mediasi penal melalui eksistensi peradilan adat tetap mengakuinya. Misalnya, sebagai salah satu contohnya pada Putusan Mahkamah Agung RI Nomor 1644 K/Pid/1988 tanggal 15 Mei 1991 dimana dalam ratio decidendi putusan disebutkan bahwa apabila seseorang melanggar hukum adat kemudian Kepala dan Para Pemuka Adat memberikan reaksi adat (sanksi adat) maka yang bersangkutan tidak dapat diajukan lagi (untuk kedua kalinya) sebagai terdakwa dalam persidangan Badan Peradilan Negara (Pengadilan Negeri) dengan dakwaan yang sama melanggar hukum ada dan dijatuhkan pidana penjara menurut ketentuan KUH Pidana (Pasal 5 ayat (3) sub b UU drt Nomor 1 Tahun 1951) sehingga dalam keadaan demikian pelimpahan berkas perkara serta tuntutan Kejaksaan di Pengadilan Negeri harus dinyatakan tidak dapat diterima (*niet ontvankelijk Verklaard*). Konklusi dasar dari yurisprudensi tersebut mengakui eksistensi peradilan adat dimana adanya mediasi penal antara pelaku dengan korban, kemudian penjatuhan “sanksi adat” tersebut dilakukan sebagai suatu pemulihan keseimbangan antara pelaku dengan masyarakat adatnya sehingga adanya keseimbangan antara alam kosmis dan non kosmis menjadi kembali seperti sediakala.



sama pula, atau dikenal dengan istilah pidana *Nebis in idem*, (kecuali untuk perkara wanprestasi) hal ini ditujukan untuk mencegah munculnya kembali sengketa yang sama dikemudian hari. Untuk memenuhi hal tersebut di atas maka proses perdamaian di luar pengadilan dapat dilaksanakan dengan membuat suatu akta yaitu akta perdamaian.

Akta Perjanjian Perdamaian tersebut dapat saja dibuat para pihak dihadapan atau oleh hakim yang memeriksa perkara (*Acte Van Vergelijik*),<sup>76</sup> dan dapat juga dibuat oleh para pihak diluar pengadilan (*Acta Van Dading*)<sup>77</sup> dan selanjutnya untuk mengikat para pihak, Akta perjanjian perdamaian tersebut wajib didaftarkan ke pengadilan Negeri untuk dikukuhkan dalam waktu 30 hari sejak penandatanganan.

Dan berdasarkan ketentuan Pasal 6 (7) UUAAPS menentukan: “Putusan arbitrase yang telah dibubuhi perintah Ketua Pengadilan Negeri, dilaksanakan sesuai ketentuan pelaksanaan putusan dalam perkara perdata yang putusannya telah mempunyai kekuatan hukum tetap.” dan menurut ketentuan pasal 1 huruf 2 perma No 1 Tahun 2008 yang menentukan: “Akta perdamaian adalah akta yang memuat isi kesepakatan perdamaian dan putusan hakim yang menguatkan kesepakatan perdamaian tersebut yang tidak tunduk pada upaya hukum biasa maupun luar biasa” sehingga perjanjian perdamaian yang

---

<sup>76</sup>Perjanjian perdamaian yang dibuat dengan persetujuan hakim, dimana perjanjian itu dibuat oleh para pihak dihadapan hakim atau dengan mediator maupun fasilitator hakim.

<sup>77</sup>Perjanjian perdamaian tanpa persetujuan hakim yang dilakukan dengan restorative justice.

sudah dibuat dan didaftarkan ke Pengadilan Negeri mempunyai sifat final dan mengikat secara prosedur dan substantif.

Dan dalam tataran pelaksanaan sesuai aturan yang ditentukan didalam Surat Telegram Kapolri bernomor: ST/730/V/2010, tanggal 20 Mei 2011 angka 4, tentang Penyelesaian Laka lantas, yang menyatakan “Penyelesaian Menggunakan ADR (*Alternative Dispute Resolution*) harus berprinsip pada musyawarah mufakat dan harus diketahui oleh masyarakat disekitar serta harus menghormati Norma sosial/ adat yang berlaku serta memenuhi Azas Keadilan.” Serta Surat Kapolri bernomor: B/3022/XII/2009/SDEOPS, tanggal 14 Desember 2009 angka 6, tentang Penanganan Kasus Melalui (ADR), yang menjelaskan bentuk penyelesaian masalah dalam pendekatan ADR pada tataran pendekatan *Alternatif Dispute Resolution* (ADR) yang menentukan: “Untuk kasus yang telah dapat diselesaikan melalui konsep ADR agar tidak lagi di sentuh oleh tindakan hukum lain.”, maka sesuai dengan rumusan tersebut dengan adanya perjanjian perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas yang disepakati para pihak, Kepolisian tidak lagi melakukan upaya hukum lainnya dikarenakan sesuai dengan ketentuan Konstitusi UUD 1945 amandemen ke 4 yang tercantum dalam Pasal 18B ayat (2) yang menentukan “Negara mengakui dan menghormati kesatuan-kesatuan masyarakat hukum adat beserta hak hak tradisionalnya sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang diatur dalam undang-undang.” Dan kejaksaan dapat menggunakan kewenangan *oportinitas*<sup>78</sup> atas kecelakaan lalu lintas yang telah ada

---

<sup>78</sup>Azas yang memberikan wewenang kepada penuntut umum untuk meniadakan penuntutan hukum terhadap seseorang yang disangka telah mewujudkan suatu perbuatan.

perdamaianya yang merupakan yuridiksi kejaksaan berupa penyampingan perkara demi kepentingan umum yang dimuat dalam ketentuan Pasal 35 sub c, Undang-Undang No. 16 Tahun 2004 tentang Kejaksaan Republik Indonesia yang mengatur: “Jaksa Agung dapat menyampingkan suatu perkara berdasarkan kepentingan umum” Penyampingan perkara lalu lintas tersebut berguna untuk kepentingan umum (azas oportunitas), dengan menggunakan dasar penilaian hukum pidana (*strafrechtelijk*), berupa:

- a. *Afdoening buiten process* (Pasal 82 KUHP), Artinya terhadap suatu perbuatan yang hanya diancam hukuman pokok dengan hukuman denda maka hak menuntut gugur apabila maksimum denda dibayar dengan kemauan sendiri, dan ongkos perkara jika penuntutan telah dilakukan;
- b. Abolisi, Merupakan hak kepala negara untuk menghentikan dan meniadakan penuntutan, yang dilakukan terhadap seseorang yang telah melakukan kejahatan atau pelanggaran dan terhadap orang yang mana telah dimulai dengan penuntutan;
- c. Pencabutan pengaduan (Pasal 75 KUHP). Batas pencabutan pengaduan adalah 3 bulan sejak tanggal surat apabila pengaduan dilakukan secara tulisan dan sejak diucapkan apabila secara lisan. Khususnya untuk kejahatan zinah (Pasal 284 KUHP), pengaduan itu dapat dicabut kembali, selama peristiwa itu belum diperiksa dalam sidang pengadilan.<sup>79</sup>

---

Peniadaan penuntutan berdasarkan pertimbangan bahwa lebih menguntungkan kepentingan umum jika tidak diadakan penuntutan.

<sup>79</sup> *Azas Oportunitas Sebagai Sebagai Dasar Kewenangan Jaksa Agung Yang Dapat Menjadi Alasan Penghentian Penuntutan*, diunduh melalui [http://www.google.co.id/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Frepository.usu.ac.id%2Fbitstream%2F123456789%2F24802%2F3%2FChapter%2520II.pdf&ei=T2yZT-GUCtHqrOe20KirAQ&usg=AFQjCNHO-qRDT03Kp56Kx2Htwu3fFy3sqw&sig2=XkLKnHifjCTpfbg7cGI6\\_g](http://www.google.co.id/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB4QFjAA&url=http%3A%2F%2Frepository.usu.ac.id%2Fbitstream%2F123456789%2F24802%2F3%2FChapter%2520II.pdf&ei=T2yZT-GUCtHqrOe20KirAQ&usg=AFQjCNHO-qRDT03Kp56Kx2Htwu3fFy3sqw&sig2=XkLKnHifjCTpfbg7cGI6_g), diakses tanggal 26-04-2012.

**BAB IV**  
**PENYELESAIAN RESTORATIVE JUSTICE DALAM PENYELESAIAN**  
**TINDAK PIDANA KECELAKAAN LALU LINTAS DI WILAYAH**  
**HUKUM POLRESTA JAMBI**

**A. Pelaksanaan Restorative Justice dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi**

Pelaksanaan *restorative justice* ini diterapkan, karena keadilan *restorative* merupakan paradigma alternatif untuk keadilan yang bertentangan dengan nilai-nilai tradisional dan prosedur sistem pidana tradisional<sup>80</sup> seperti yang masih digunakan di Indonesia. Namun paradigma yang ada disebagian masyarakat Indonesia, termasuk aparat penegak hukumnya adalah paradigma legalistik formal yang terpaku pada undang-undang serta tekstual, sehingga upaya pendekatan *restorative justice* memiliki kendala yang besar dalam pelaksanaannya, apalagi terhadap kasus kecelakaan lalu lintas golongan berat, akan sangat mengusik pandangan masyarakat manakala pelaku tidak dihukum sesuai perbuatannya.

Mediasi merupakan upaya damai yang dilakukan oleh beberapa pihak dalam menyelesaikan suatu sengketa antara para pihak yang dilakukan di luar peradilan. Lazimnya mediasi dipakai di dalam hukum privat yakni perkara sengketa hukum perdata. Namun keberadaan *restorative justice system* membawa mediasi masuk ke dalam sistem hukum pidana. Namun persoalannya hukum pidana terikat dengan asas legalitas.

Berkaitan dengan hal tersebut menurut Penulis jika dikaji secara sempit keberadaan mediasi di dalam hukum pidana tersebut bertentangan

---

<sup>80</sup>Bernard Arief Sidharta, *Refleksi Tentang Struktur Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 2009, hlm. 190

dengan asas legalitas di dalam hukum pidana, hal ini dikarenakan jika dikaji setiap delik yang diatur di dalam ketentuan hukum pidana mulai dari *lex generalis* sampai dengan *lex specialis* telah mencukupi syarat untuk menjadi dasar dipidanya seseorang, apalagi dengan keberadaan asas legalitas menjadikan aturan tersebut menjadi suatu “kewajiban” untuk ditegakkan. Apalagi pelakunya telah ada dan ditetapkan sebagai tersangka maka dalam hal ini hukum pidana akan dapat diberlakukan dan sulit untuk dikesampingkan. Apalagi hanya terbatas kepada telah dilakukannya mediasi para pihak yang bermasalah dengan hukum pidana tersebut.

Namun hal tersebut merupakan suatu pandangan secara sempit tentang keberadaan mediasi di dalam hukum pidana jika dikaitkan dengan keberadaan asas legalitas. Namun untuk mengkajinya lebih luas maka perlu ditelaah melalui dasar ilmu hukum itu sendiri. Berdasarkan hal tersebut jika ditelaah kepada konsepsi dasar ilmu hukum, keberadaan hukum justru tidak sekaku sebagaimana konsep hukum pidana yang banyak dipahami oleh banyak orang dimana hukum pidana itu sebagai suatu hukum yang tidak dapat dielakkan keberlakuannya mengingat keberadaan asas legalitas, namun hukum tersebut pada dasarnya melindungi manusia dari perbuatan hukum merugikan serta melindungi manusia dari kesewenang-wenangan, dalam hal ini menurut Mochtar Kusumaatmadja, sebagaimana di kutip oleh Bernarl Arief Sidharta bahwa tujuan hukum berdasarkan cita hukum Pancasila adalah untuk memberikan pengayoman kepada manusia, yakni melindungi manusia secara pasif (negatif) dengan mencegah tindakan sewenang-wenang, dan secara aktif (positif) dengan menciptakan kondisi kemasyarakatan yang manusiawi yang

memungkinkan proses kemasyarakatan berlangsung secara wajar sehingga secara adil tiap manusia memperoleh kesempatan yang luas dan sama untuk mengembangkan seluruh potensi kemanusiaannya secara utuh.<sup>81</sup>

Selain itu dalam hal perkembangan permasalahan kehidupan sosial dalam kaitannya dengan perbuatan pidana yang dampaknya semakin meluas serta semakin parah dari waktu ke waktu seakan tidak diimbangi dengan penegakan hukum yang memadai, walaupun segala peraturan telah dibuat mulai dari undang-undang dasar yang menjamin hak warga negara. Namun terkadang hukum pidana tidak menjadi solusi efektif dan justru hanya semakin menginjak-injak hak asasi manusia.

Oleh karena itu merujuk kepada konsep ketertinggalan hukum dengan kebutuhan dan perkembangan masyarakat tersebut tentunya yang sangat diharapkan adalah bagaimana hukum dapat bersinergi dengan perkembangan masyarakat. Sehingga setiap persoalan yang dihadapi oleh masyarakat akan dapat diakomodir oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku. Begitu juga dengan keberadaan hukum pidana juga selayaknya bersinergi dengan kebutuhan dan perkembangan masyarakat itu sendiri. Hal ini dikarenakan persoalan pidana yang dihadapi pada saat sekarang ini harus dapat diakomodir oleh peraturan perundang-undangan yang memadai pula. Selain itu tentunya output yang dihasilkan tersebut harus pula mengakomodir kepentingan setiap pihak. Maka dengan hal tersebut tentunya keberadaan asas legalitas di dalam hukum pidana dapat dipertanyakan keberadaannya mengingat terkadang asas legalitas itu sendiri menjadikan hukum pidana teramat kaku.

---

<sup>81</sup>Bernard Arief Sidharta, *ibid.*

Maka dalam hal ini dapat Penulis tarik suatu pemahaman mendasar bahwa bahwa pada intinya keberadaan hukum tersebut adalah memberikan perlindungan hak asasi manusia, maka dalam hal ini hukum dapat berimprovisasi dalam memberikan keadilan hukum itu sendiri. Dengan kata lain kekakuan hukum itu sendiri bukanlah suatu hal yang mutlak karena hukum harus mempertimbangkan banyak segi dalam memberikan keadilan tersebut. Maka dalam hal ini inisiatif hukum untuk menyesuaikan dengan kebutuhan tersebut sangatlah diperlukan untuk dapat memberikan keadilan yang sesungguhnya.

Oleh karena itu menurut Penulis sekalipun hukum pidana terikat dengan asas legalitas, namun hukum tidak harus di dalam kekakuan tersebut, karena dalam konsep pemenuhan hak asasi manusia yang menjadi dasar dari tujuan hukum itu sendiri sekaligus sebagai tolok ukur yang menjadi tujuan utama adalah bagaimana kepentingan dan kebutuhan setiap subjek hukum yang bersangkutan dengan hukum pidana dapat terpenuhi dan tercapai. Hal tersebut dikarenakan tujuan inilah yang menjadi muara dari penegakan hukum pidana itu sendiri. Maka tentunya dapat dikatakan bahwa mediasi dapat dinyatakan keabsahannya tersebut sepanjang disepakati dan mampu mengakomodir kepentingan dan apa yang dibutuhkan para pihak menurut Penulis hal tersebut adalah sah-sah saja.

Sehingga jika dalam penyelenggaraannya tersebut terjadi suatu pelanggaran terhadap konsep pengaturannya maka yang harus dikedepankan bukanlah bagaimana si pelaku tersebut dapat dipidana, melainkan bagaimana kepentingan dan kebutuhan para pihak yang bersangkutan dengan hukum

pidana tersebut dapat terpenuhi. Sehingga jika dikembalikan kepada konsep dasar hukum itu sebagai suatu institusi keadilan, berkaitan dengan hal tersebut menurut Satjipto Rahardjo:

Membicarakan hukum adalah membicarakan hubungan antar manusia. Membicarakan hubungan antar manusia adalah membicarakan keadilan. Dengan demikian setiap pembicaraan mengenai hukum, jelas atau samar-samar, senantiasa merupakan pembicaraan keadilan pula. Kita tidak dapat membicarakan hukum hanya sampai kepada wujudnya sebagai bangunan yang formal. Kita juga perlu melihatnya sebagai ekspresi dari cita-cita keadilan masyarakatnya.<sup>82</sup>

Sehingga dalam hal ini terutama berkaitan dengan keberadaan mediasi di dalam hukum pidana khususnya jika dikaitkan dengan keberadaan asas legalitas tidak dapat dilihat secara yuridis formal dengan mempertimbangkan aspek-aspek yuridis kaku belaka, tetapi juga harus dipertimbangkan juga urgensi dan keperluannya. Seperti halnya di dalam tindak pidana harus dikedepankan aspek perlindungan terhadap kepentingan para pihak itu sendiri secara proporsional, maka adalah wajar jika asas legalitastersebut dapat dikesampingkan. Mengingat dengan dikesampingkannya asas legalitas tersebut maka keadilan bagi para pihak tersebut akan dapat tercapai.

Namun tetap saja keberadaan mediasi tersebut tidak berlaku secara menyeluruh kepada semua delik, namun ada delik tertentu yang dapat di mediasikan atau dalam konteks menyeluruh disebut sebagai suatu delik yang diselesaikan di luar pengadilan dengan syarat tertentu. Hal ini dikarenakan dalam konteks delik tertentu memang harus mutlak diberlakukan asas legalitas. Sebab, jika asas legalitas tersebut dikesampingkan maka yang timbul adalah ketidakadilan itu sendiri.

Menurut Mudzakkir, terdapat beberapa alasan dilakukannya penyelesaian perkara pidana di luar pengadilan pidana sebagai berikut:

1. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori delik aduan, baik aduan yang bersifat absolut maupun aduan yang bersifat relatif;

---

<sup>82</sup>Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hlm. 159.



2. Pelanggaran hukum pidana tersebut memiliki pidana denda sebagai ancaman pidana dan pelanggar telah membayar denda tersebut (Pasal 82 KUHP);
3. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori “pelanggaran”, bukan “kejahatan”, yang hanya diancam dengan pidana denda;
4. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk tindak pidana di bidang hukum administrasi yang menempatkan sanksi pidana sebagai ultimum remedium;
5. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori ringan/serba ringan dan aparat penegak hukum menggunakan wewenangnya untuk melakukan diskresi;
6. Pelanggaran hukum pidana biasa yang dihentikan atau tidak diproses ke pengadilan (deponir) oleh Jaksa Agung sesuai dengan wewenang hukum yang dimilikinya;
7. Pelanggaran hukum pidana tersebut termasuk kategori pelanggaran hukum pidana adat yang diselesaikan melalui lembaga adat.<sup>83</sup>

Namun sebagaimana diuraikan sebelumnya, terhadap pertimbangan-pertimbangan tertentu dalam tindak pidana, keberadaan mediasi di dalam hukum pidanadapat pula dikesampingkan dengan alasan dan pertimbangan yang memang pelaku harus dikenakan sanksi pidana. Dengan kata lain keluwesan hukum tersebut terlihat dari bagaimana hukum dapat dipergunakan sesuai dengan kebutuhan utamanya.

Dari data yang didapatkan oleh Kepolisian Resor Kota Jambi bahwa setiap terjadinya kecelakaan selalu disebabkan karena salah satunya atau keduanya melakukan pelanggaran lalu lintas. Dikatakan oleh Kanit Laka lintas Kesatuan Kepolisian Resor Kota Jambi.<sup>84</sup> Berikut ini penulis tampilkan data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Kepolisian Resor Kota Jambi pada Tahun 2016, 2017 dan 2018 setiap tahunnya mengalami

---

<sup>83</sup>Mudzakkir, *Alternative Dispute Resolution (ADR): Penyelesaian Perkara Pidana Dalam Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Makalah workshop, Jakarta, 18 Januari 2007.

<sup>84</sup>Wawancara Jadi Pamuas Kanit Laka Lintas Polresta jambi tanggal 28 Desember 2018.

kenaikan, ini membuktikan bahwa masyarakat di Kota Jambi masih banyaknya peanggaran-pelanggaran yang semestinya tidak perlu dilakukan guna mencegah korban-korban kecelakaan lalu lintas yang semakin banyak, dilihat juga dari banyaknya kendaraan yang setiap tahunnya selalu bertambah namun situasi atau jalan yang tidak kunjung dilebarkan dan masih banyak jalan yang rusak dan berlubang diharapkan dari kesadaran masyarakat untuk selalu taat dalam berlalu lintas di jalan raya, sebagaimana dimuat dalam tabel berikut.

**TABEL**  
**DATA JUMLAH KECELAKAAN LALU LINTAS DALAM**  
**TAHUN 2016, 2017 DAN 2018**

NO	URAIAN	JUMLAH LAKALANTAS		
		2016	2017	2018
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	Jumlah LakaLantas	403	410	481
2.	Penyelesaian			
	a. P21	2	3	10
	b.SP3	6	6	2
	c. RJ	195	196	239
	d. Tunggakan	200	205	230
3.	Korban			
	a. Meninggal Dunia	25	32	56
	b. Luka Berat	19	3	1
	c. Luka Ringan	656	654	768
4.	Kerugian Materiil	Rp 500,875,000	Rp 524,750,000	Rp 386,750,000.00

Sumber: Satlantas Kepolisian Resor Kota Jambi.

Data jumlah kecelakaan lalu lintas dalam tabel di atas memperlihatkan bahwa masih banyaknya terjadi kecelakaan lalu lintas. Dikatakan oleh Kanit Kecelakaan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Jambi.

Dari data kecelakaan lalu lintas, jika di totalkan pada tahun 2016 dibanding dengan tahun 2017 mengalami kenaikan 1.7% sedangkan dari tahun 2017 ke 2018 mengalami kenaikan 17.3 % .

Oleh karena itu dapatlah dikatakan bahwa berdasarkan fakta tersebut, dapatlah dicerna bahwa dominan terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah disebabkan karena terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh salah satu pihak atau kedua belah pihak. Penyelesaian kecelakaan lalu-lintas di wilayah hukum Polresta Jambi Tahun 2016 sebesar 50,37 %, Tahun 2017 sebesar 50 % dan Tahun 2018 sebesar 52,18 % dari masing-masing tindak pidana lalu-lintas.

Kasus yang dapat diselesaikan pada Tahun 2016 sebanyak 203 dimana penyelesaian secara Retorative Justice sebanyak 196 kasus setara 96,55 %, Tahun 2017 sebanyak 205 dan yang diselesaikan melalui Retorative Justice sebanyak 196 setara dengan 95,60 % dan Tahun 2018 perkara yang dapat diselesaikan sebanyak 251 dimana 239 perkara diselesaikan menggunakan Retorative Justice setara dengan 95,21 %. Penyelesaian tindak pidana lalu-lintas tersebut di atas merupakan gabungan dari penyelesaian kecelakaan ringan, sedang dan berat. Namun untuk menampilkan data secara benar tentang penggolongan ketiga tingkatan kecelakaan tersebut penulis mengalami kesulitan, karena data yang tersedia di Polresta bersifat gabungan.

Berdasarkan penelitian penulis bahwa motifasi kedua belah pihak dalam penyelesaian kecelakaan secara restorative Justice/ perdamaian pada umumnya bertujuan untuk meringankan beban dan tanggung jawab baik dari keluarga korban maupun pelaku. Manfaat/ keringanan bagi korban pada umumnya adalah bantuan untuk menyembuhkan/ memulihkan korban

kecelakan. Apalagi jika kecelakaannya mengakibatkan luka berat atau cacat, tentu memerlukan biaya sangat besar, karena itu bantuan biaya dari pelaku sangat berarti, (apalagi jika pihak korban kebetulan kurang mampu secara ekonomi).

Menurut Elina, (Keluarga korban kecelakaan lalu lintas golongan berat) bahwa korban menghendaki suatu kesepakatan perdamaian secara kekeluargaan dikarenakan banyak hal pertimbangan-pertimbangan yang harus dipikirkan antara lain biaya rumah sakit yang tinggi sedangkan korban sendiri untuk biaya tersebut tidak memungkinkan untuk bisa membayarnya dikarenakan perekonomian yang kurang mampu, sedangkan apabila kita melaksanakan musyawarah untuk mufakat kiranya biaya rumah sakit yang tinggi tersebut bisa dibantu oleh pihak pelaku/penabrak maka dari itu kami memilih untuk permasalahan kecelakaan lalu lintas tersebut dapat diselesaikan diluar pengadilan. Seandainya pun permasalahan ini dinaikan di pengadilan si pelaku di hukum kami justru tidak mendapatkan uang santunan dari pelaku sehingga sangat berat sekali kami untuk biaya rumah sakit dan biaya hidup sehari-hari. Saya menyadari bahwa suatu kecelakaan itu adalah suatu musibah yang semua manusia pemakai jalan tidak mau terlibat kecelakaan lalu lintas kita harus tabah ujian dari Tuhan Yang Maha Esa, bagi keluarga kami semua kejadian ini kita ambil hikmahnya untuk itu kami menyadari semua permasalahan tidak ada yang menghendaki sehingga kami merasakan ada keadilan dalam perkara kecelakaan lalu lintas tersebut.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup>Wawancara Elina korban kecelakaan lalu lintas golongan berat, tanggal 26 November 2018.

Pendapat senada juga di katakan oleh Zores Pelaku Laka lantas ”saya sangat setuju bahwa kecelakaan lalu lintas tidak perlu sampai ke pengadilan karena saya pelaku/penabrak tidak sengaja semua itu musibah yang tidak diduga-duga kalau boleh bicara semua pengguna jalan ingin selamat sampai ke tujuan, saya sendiri juga mengalami luka ringan apabila permasalahan ini diselesaikan secara Restorative Justice kami bisa membantu biaya yang dibutuhkan oleh korban seandainya kurang saya masih bisa bekerja untuk mencari tambahan serta uangnya kita bantukan kepada korban agar beban hidup dari pihak korban bisa semakin ringan sehingga keadilan dapat diwujudkan.<sup>86</sup>.

Menurut Kanit Laka Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Jambi bahwa sejatinya dalam hal penyelesaian restorative justice/ penyelesaian perdamaian pada kasus kecelakaan yang tergolong berat ini tidak ada petunjuknya/ payung hukumnya, akan tetapi desakan para pihak di lapangan seringkali tidak dapat dielakkan, terutama dari pihak korban yang kebetulan kondisi ekonominya kurang menguntungkan. Bagi keluarga “miskin” menghadapi keluarganya terkapar dengan luka berat dan kemungkinan akan cacat seumur hidup membuat mereka tertekan dan bingung, bagaimana membiayai pengobatan ini sementara untuk memenuhi kebutuhan makan harus berjuang keras dulu. Sehingga mereka berpendapat bahwa bantuan keuangan dari pelaku tindak pidana jauh lebih penting dari pada menghukum dan memenjarakan pelaku tersebut. Dalam keadaan seperti ini kepolisian hanya menyediakan tempat namun tidak ikut dalam pertemuan para pihak lebih-lebih

---

<sup>86</sup>Wawancara Zores pelaku kecelakaan lalu lintas golongan berat, tanggal 26 November 2018 .

memberikan suatu pendapat antara dalam permasalahan tersebut dikarenakan penyidik hanya bisa melakukan mediasi kepada para pihak setelah para pihak melaksanakan musyawarah dan ditemukan titik kesepakatan maka kesepakatan tersebut untuk dibuat dalam bentuk tertulis dan ditandatangani oleh para pihak sebaiknya hasil kesepakatan yang sudah tertulis diketahui oleh Kepala Desa/Lurah dimana korban berdomisili.

Setelah para pihak melakukan perdamaian hasil secara tertulis yang telah diketahui oleh Kades/Lurah dimana korban berdomisili maka surat tersebut diserahkan kepada penyidik laka Lantas bahwa kedua belah pihak dalam perkara kecelakaan lalu lintas ingin diselesaikan secara kekeluargaan.

Para pihak mengajukan permohonan kepada kepala kepolisian Resor Kota Jambi perihal permohonan agar tidak dilanjutkan perkara kecelakaan lalu lintas yang dialaminya tidak dilanjutkan hingga ke Pengadilan<sup>87</sup>.

Langkah-langkah yang diambil oleh penyidik setelah terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu mendatangi TKP, menyelamatkan korban kecelakaan lalu lintas untuk di bawa ke Rumah Sakit/Puskesmas terdekat untuk mendapatkan pertolongan, melakukan olah TKP dilapangan, mencatat saksi-saksi untuk dimintai keterangan berkaitan dengan kecelakaan tersebut, mencatat dan memotret serta mengukur bukti-bukti yang di dapat di lapangan kemudian mengamankan barang bukti berupa kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas, mencatat identitas korban dan pelaku kecelakaan lalu lintas dan segera untuk menghubungi keluarga korban agar keluarga korban secepatnya mengetahui kondisi sesaat setelah kejadiann kecelakaan lalu lintas

---

<sup>87</sup> Wawancara, Jadi Pamuas Kanit laka lantas, Polresta Kota Jambi tanggal 28 Desember 2019

kemudian setibanya di kantor Unit Kecelakaan lalu lintas maka segera membuat laporan polisi kemudian sket TKP berita acara TKP melaporkan kepada atasan dan melengkapi administrasi penyidikan kecelakaan lalu lintas.

Terhadap masalah Restorative Justice secara umum masyarakat Jambi mengapresiasi secara positif dan mendukung pola-pola penyelesaian secara kekeluargaan, hal ini dinyatakan oleh tokoh masyarakat Jambi.

Menurut Datuk Hatta seorang tokoh masyarakat Jambi ”hukum adat kedudukannya sama dengan Undang-undang tertulis yang berlaku di Indonesia. Apabila ada kecelakaan lalu lintas yang telah di selesaikan dengan adat maka tidak perlu lagi polisi turut serta menyelesaikannya.”<sup>88</sup>

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dipahami bahwa mediasi dalam hukum pidana adalah hal yang sah-sah saja mengingat keberadaan *restorative justice system* dalam sistem hukum pidana sudah merupakan suatu desakan yang harus dijalankan sepanjang mengakomodir kepentingan para pihak secara proporsional. Hanya saja ada delik-delik tertentu yang dapat dimediasi. .<sup>89</sup>

Bahwa penyidik akan memberikan ruang untuk mempertemukan para pihak untuk melakukan musyawarah yang mana intinya bahwa para pihak sangat setuju apabila permasalahan tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat tersebut diselesaikan secara musyawarah untuk mencapai mufakat, sehingga penyelesaian dalam memberi/menerima santunan/ganti rugi tidak merasa dirugikan maupun diuntungkan, memberikan pemahaman kepada para pihak, mensosialisasikan kepada masyarakat tentang manfaat restorative

---

<sup>88</sup>Wawancara Datuk Hatta seorang tokoh adat Jambi, tanggal 26 November 2018.

<sup>89</sup>Bernard Arief Sidharta, *ibid* .

justice dalam perkara kecelakaan lalu lintas golongan berat dengan tujuan memulihkan hubungan antara pelaku, korban dan masyarakat.

## **B. Kendala yang ditemui dalam melakukan pendekatan Restorative Justice pada tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi**

Restorative justice terhadap kasus kecelakaan lalu lintas golongan berat semakin mengemuka manakala upaya pendekatan nya lebih mengedepankan kepentingan pelaku dibandingkan dengan kepentingan korban. Persepsi masyarakat menjadikan upaya pendekatan restorative justice terhadap kasus kecelakaan lalu lintas tersebut menjadi bias, sehingga memunculkan sikap pro dan kontra di tengah masyarakat, ada yang berpendapat bahwa penghukuman terhadap pelaku sudah memenuhi rasa keadilan karena adanya korban yang ditimbulkan akibat kecelakaan tersebut, namun disisi yang lain menganggap penghukuman pelaku dengan pidana penjara dirasa memberatkan tindakan ketidak sengajaan atau kelalaian semata.

Sebelum meletakkan restorative justice ke dalam kasus kecelakaan lalu lintas golongan berat, terlebih dahulu akan dibahas makna kecelakaan dalam dua perspektif, yakni perspektif korban dan perspektif pelaku.

### **a. Perspektif korban kecelakaan lalu lintas**

Dalam perspektif korban sebagaimana pengertian korban itu sendiri pasti mengalami penderitaan dan/atau kerugian. Dalam realitanya penderitaan dan/atau kerugiannya juga dapat dialami secara bersama artinya selain penderitaan *physic, psychis* dan kerugian materi. Hal ini hampir sama halnya dengan korban kejahatan kecuali kerugian sosial yang hampir tidak dialami



oleh *traffic accident victim*.<sup>90</sup> Efek yang dapat ditimbulkan oleh suatu tindak pidana bagi korban menurut pendapat Joanna Shapland dapat berupa kerugian materi (*financial loss*), akibat psikologi (*psychological effects*) akibat fisik (*physical effects*), akibat sosial (*social effects*).<sup>91</sup>

Permasalahan yang dihadapi korban kecelakaan juga dapat terjadi pada saat proses persidangan. Permasalahan yang dimaksud antara lain:<sup>92</sup>

- 1) Hakim tidak akan mengabulkan permohonan ganti kerugian apabila pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan secara finansial tidak mampu.
- 2) Hakim hanya mengabulkan tuntutan korban atas kerugian yang nyata-nyata dirasakan antara lain biaya pengobatan, dan perbaikan kendaraan. Namun tidak mengganti kerugian atas akibat kecelakaan misalnya hilangnya pendapatan karena tidak masuk kerja atau hilangnya pekerjaan akibat korban mengalami cacat tetap dan tidak lagi bekerja.
- 3) Korban pada kecelakaan tunggal, misalnya kecelakaan akibat jalan yang berlubang dan rusak, tidak akan memperoleh ganti kerugian.

Uraian di atas menggambarkan bahwa jalur pengadilan formal akan menyisakan permasalahan baru selain proses peradilan itu sendiri, sehingga pemulihan hak-hak korban pun bersifat pasif, tergantung terhadap apa yang diputuskan oleh seorang hakim.

#### b. Perspektif pelaku kecelakaan lalu lintas

---

<sup>90</sup>Angkasa, *perlindungan Hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas dalam perspektif viktimologi*, (makalah disampaikan dalam Training for Trainer on victimology and victim assistance lembaga Perlindungan Saksi dan Korban 18-28 Maret 2013 di Cikopo-Bogor).hlm.5.

<sup>91</sup>Jonna Shapland, *Victim Assistance And The Criminal Justice System: The Victim's Perspective*, Dalam *From Crime Policy To Victim Policy*, editor Ezzat A Fattah (London: the Macmillan Press Ltd, 1986) hlm.219.

<sup>92</sup>*Op.cit*, hlm.8..

Dalam perspektif pelaku, menganggap bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi merupakan perbuatan ketidak sengaja atau "*culpa*". Hal ini sesuai dengan perumusan normatif kecelakaan lalu lintas yang terdapat pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu: "*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*".

Terhadap kealpaan atau *culpa* dalam doktrin hukum pidana terbagi atas kealpaan yang tidak disadari (*anbewuste schuld*) dan kealpaan disadari (*bewuste schuld*). Unsur terpentingnya adalah pelaku mempunyai kesadaran atau pengetahuan yang mana pelaku seharusnya dapat membayangkan akan adanya akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya, atau dengan kata lain bahwa pelaku dapat menduga akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat dari perbuatannya itu akan menimbulkan suatu akibat yang dapat dihukum dan dilarang oleh Undang-undang. Sehingga kedudukan *culpa* dalam hal kasus kecelakaan lalu lintas ini terletak diantara sengaja dan kebetulan.

Dari dua perspektif di atas, maka peran *restorative justice* sebagai bentuk penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas memiliki peran yang signifikan guna memenuhi kepentingan korban dan pelaku, karena tujuan dari *restorative justice* yaitu memulihkan hubungan antara pelaku, korban dan masyarakat, seperti yang dikemukakan Liebman: *restorative justice aims to restore the well-being of victims, offenders and communities damaged by crime, and to prevent further offending*".

Jika dilihat dari karakteristik *restorative justice* maka akan banyak hal positif yang dapat digali oleh kedua belah pihak, karena misi yang terkandung dari *restorative justice* yaitu *search solution* (*mencari solusi*), *repair* (*memperbaiki*), *reconciliation* (*membangun kembali hubungan*) sehingga pendekatannya didalam kasus kecelakaan lalu lintas golongan berat akan mendukung pelaku dan korban kepada posisi yang saling menguntungkan dan bermanfaat bagi keduanya.

*Restorative justice* menempatkan nilai yang lebih tinggi dalam keterlibatan yang langsung dari pada pihak baik korban kecelakaan lalu lintas, pelaku, masyarakat dan aparat penegak hukum. Korban akan mampu untuk mengembalikan unsur kontrol, sementara pelaku didorong untuk memikul tanggung jawab sebagai sebuah langkah dalam memperbaiki kesalahan yang disebabkan oleh tindak kejahatan dan dalam membangun sistem nilai sosialnya. Keterlibatan komunitas secara aktif memperkuat komunitas itu sendiri dan mengikat komunitas akan nilai-nilai untuk menghormati dan rasa saling mengasihi antar sesama. Peranan aparat penegak hukum secara substansi berkurang dalam memonopoli proses penyelesaian kasus kecelakaan lalu lintas. *Restorative justice* membutuhkan usaha-usaha yang kooperatif dari komunitas dan pemerintah untuk menciptakan sebuah kondisi dimana korban dan pelaku dapat merekonsiliasikan konflik mereka dan memperbaiki luka-luka lama mereka.

Sehubungan dengan pelaksanaan kebijakan *restorative justice* yang terkait dengan kecelakaan lalu-lintas golongan berat di wilayah hukum wilayah Polresta Jambi masih terdapat beberapa hambatan. Menurut jadi

Pamuas Kanit Laka Lantas Polresta Jambi bahwa hambatan tersebut antara lain pertama, penyelesaian tindak pidana lalu-lintas melalui restorative justice untuk kecelakaan golongan berat belum ada payung hukumnya; kedua, besaran ganti rugi yang diminta korban sering terlalu besar sehingga terkesan dijadikan sebagai alat mencari keuntungan; ketiga, keterbatasan kemampuan ekonomi pelaku tindak pidana lalu-lintas (kecelakaan golongan berat); keempat, keterlibatan pihak-pihak tertentu yang tidak terkait langsung dengan peristiwa kecelakaan sering menjadi hambatan tercapainya kesepakatan antara pelaku dan korban<sup>93</sup>.

1. Penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat melalui Restorative Justice belum ada payung hukumnya. Sebagai Negara hukum maka setiap tindakan pemerintah maupun warga masyarakat harus dilakukan menurut hukum, demikian juga halnya dengan aparat penegak hukum dalam hal ini penyidik di satuan lalu-lintas yang menangani masalah kecelakaan lalu-lintas. Guna menyelesaikan kecelakaan golongan berat melalui restorative justice ini penyidik mengalami kesulitan yang serius. Hal ini disebabkan bahwa seperti dikemukakan sebelumnya bahwa dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas golongan berat sering dan bahkan sebagian besar para pelaku dan korban sering ingin menyelesaikan secara kekeluargaan, sedangkan di sisi lain aturannya tidak atau belum tersedia. Keadaan seperti ini tentu menempatkan pihak kepolisian khususnya penyidik menjadi serba sulit, karena kalau menuruti kehendak para pihak (pelaku dan korban) begitu saja akan beresiko pada jabatan dan kerirnya di

---

<sup>93</sup> Wawancara dengan Jadi Pamuas Kanit Laka Lantas Polresta Jambi , tanggal 28 Desember 2018

kepolisian, tetapi jika ditolak begitu saja dengan alasan tidak ada aturan hukumnya pihak penyidik merasa kasihan terutama kepada para pihak (pelaku dan korban kecelakaan). Setelah berinteraksi selama penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas maka penyidik sedikit banyak memahami situasi dan kondisi social ekonomi para pihak tersebut.

Di sisi lain menurut Barda Nawawi Arif bahwa konsep pemidanaan untuk penyelesaian masalah kecelakaan lalu-lintas yang ada saat ini, peran korban tidaklah signifikan, korban (atau keluarganya) hanya menjadi saksi di muka persidangan dan apa yang diinginkan oleh korban terhadap pelaku tidak dapat diakomodir, karena akan terbatas dari apa yang telah diatur oleh undang-undang<sup>94</sup>. Dan Undang-Undang Lalu-lintas cenderung belum melindungi korban secara individual tetapi perlindungannya bersifat secara umum, sehingga upaya mengakomodasi dua kepentingan tersebut bukanlah tanpa kendala, namun disanalah konsep *restorative justice* memainkan perannya, yaitu dengan mempertemukan berbagai kepentingan untuk dicari titik temu sehingga memunculkan kepentingan bersama yang dimaklumi oleh para pihak, dikarenakan tujuan dari *Restorative Justice* itu sendiri sebagai bentuk upaya penyelesaian kasus di luar pengadilan untuk keadilan dan membahagiakan masyarakat khususnya untuk kecelakaan lalu lintas golongan berat, itu dapat dirasakan bagi kedua belah pihak setelah terjadinya kecelakaan maka bisa menambah menjadi saudara menjalin tali silaturahmi yang semakin erat.

---

<sup>94</sup> Barda Nawawi Arief, bunga rampai kebijakan hukum pidana.

2. Besaran ganti rugi kadang-kadang dijadikan sebagai alat untuk mencari keuntungan bagi pihak tertentu dalam proses perdamaian pada peristiwa pidana kecelakaan lalu-lintas di wilayah hukum Polresta Jambi baik yang dalam katagori ringan maupun berat sering pihak korban meminta bantuan yang jumlahnya terlalu besar menurut pihak pelaku sehingga keadaan dan klondisi seperti ini menyulitkan terwujudnya titik temu tentang jumlah yang layak untuk bantuan sekaligus sebagai bentuk tanggungjawab pelaku yang lalai dalam mengemudikan kendaraannya.

Kutipkan wawancara dengan korban atas nama Elina selaku korban kecelakaan lalu lintas penabrak/pelaku tidak sanggup atau tidak mampu untuk memenuhi biaya santunan, tidak mengakui kesalahan dan Ia hanya sebagai sopir/bukan pemilik kendaraan.<sup>95</sup> Hal ini menggambarkan bahwa mereka sangat bergantung pada bantuan pelaku/penabrak untuk pemulihan korban, karena merekapun hidup pas-pasan.<sup>96</sup>

3. Keterbatasan kemampuan ekonomi pelaku tindak pidana lalu lintas golongan berat menjadi kendala untuk secepatnya menyelesaikan permasalahan tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mana apabila korban meminta ganti rugi/santunan yang besar maka pihak pelaku akan berpikir bagaimana untuk memenuhi permintaan tersebut, agar permasalahan bisa secepatnya diselesaikan sedangkan korban sendiri tidak mengetahui kondisi daripada pelaku sehingga suatu kesepakatan tidak dapat tercapai. Sedangkan para pihak mengharapkan untuk mencari solusi yang terbaik

---

<sup>95</sup>Wawancara Elina korban kecelakaan lalu lintas golongan berat, tanggal 26 November 2018 .

<sup>96</sup> Barda Nawawi Arief, *ibid.*

dalam menyelesaikan permasalahan ini dengan cara musyawarah untuk mufakat.

Kutipkan wawancara dengan pelaku atas nama Zores sebagai pelaku kecelakaan lalu lintas. antara lain tidak adanya kesepakatan permasalahan penentuan biaya santunan yang terlalu besar, merasa diperas dan adanya pihak lain yang ikut campur sehingga kesepakatan damai memenuhi jalan buntu.<sup>97</sup>

Menurut Jadi Pamuas Kanit Laka Lantas Polresta Jambi bahwa mayoritas pelaku tindak pidana kecelakaan lalu-lintas di wilayah hukum Polresta Jambi adalah sopir/ karyawan pada perusahaan tertentu atau sopir mobil pribadi. Dalam hal ini maka mengemudikan kendaraan merupakan profesi atau pekerjaan guna memenuhi kebutuhan rumah tangga si pengemudi yang bersangkutan. Dalam beberapa kasus kecelakaan golongan berat dimana korban dengan luka dengan kategori berat otomatis memerlukan biaya yang besar, apalagi jika kondisi dan keadaan ekonomi keluarga korban kurang lebih sama maka bantuan dari pelaku tindak pidana kecelakaan sangat diperlukan untuk pemulihan korban kecelakaan. Sedangkan di sisi lain kemampuan ekonomi pengemudi terbatas.

4. Keterlibatan pihak-pihak yang tidak terkait langsung dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas dalam perundingan, perdamaian atau musyawarah seyogyanya tidak usah ikut campur atau ikut dalam melaksanakan pertemuan antara para pihak agar nantinya dalam melaksanakan pertemuan

---

<sup>97</sup>Wawancara Wawancara Zores pelaku kecelakaan lalu lintas golongan berat, tanggal 26 November 2018.

para pihak dapat berjalan dengan lancar sesuai yang diinginkan, dikhawatirkan para pihak disini bukannya akan memberi solusi yang terbaik namun justru akan menemuhi jalan buntu dikarenakan pihak-pihak yang tidak terkait belum tentu mengetahui permasalahan yang sebenarnya terjadi di lapangan.

**C. Upaya yang di lakukan dalam mengatasi kendala yang di temui dalam peyelesaian melalui Restorative Justice pada tindakan kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi**

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya bahwa penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat di wilayah hukum Polresta Jambi terdapat beberapa kelemahan. Untuk itu kajian ini akan melihat beberapa upaya atau terobosan para pihak yang berkepentingan termasuk kepolisian dalam rangka mencari jalan keluar dari hambatan tersebut di atas dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Hambatan mengenai tidak/belum adanya payung hukum bagi penyelesaian secara kekeluargaan pada kecelakaan golongan berat, maka upaya yang ditempuh adalah:
  - a. Menginterpretasikan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana yaitu Pasal 7 ayat (1) huruf j yang berbunyi : *”penyidik (baca pejabat Kepolisian Republik Indonesia) dapat mengambil tindakan lain menurut hukum yang bertanggungjawab”* Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Polri yaitu : Pasal 16 ayat (1) huruf 1 dan ayat (2) yang pada intinya menentukan bahwa anggota Polri mempunyai kewenangan ”mengambil tindakan lain menurut hukum



secara bertanggung jawab” dengan syarat tindakan lain harus : (a) tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum; (b) selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan; (c) harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatan; (d) pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa; (e) menghormati hak asasi manusia, Pasal 15 ayat 1 huruf b membantu menyelesaikan perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertiban umum, Pasal 18 ayat (1) Untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri, (2) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan serta Kode Etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

- b. Berkoordinasi dengan atasan dalam melakukan penyelidikan dan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat yang mana antara para pihak telah melakukan perdamaian secara kekeluargaan serta para pihak telah membuat surat perdamaian dan surat permohonan kepada pimpinan (Kapolresta Jambi) bahwa untuk perkara kecelakaan lalu lintas tersebut mohon tidak dilanjutkan hingga ke Pengadilan.

Menurut Kasubdit Gakkum Ditlantas Polda Jambi AKBP. MOH NURBANI, S.IK:

Memang belum ada petunjuk secara baku baik berupa Undang-undang Peraturan Pemerintah, Peraturan Kapolri, Juklak, Juknis maupun TR

berupa petunjuk memperbolehkan penyelesaian tindak pidana laka lantas golongan berat dengan pendekatan konsep restorative justice namun penyidik dapat menggunakan 1. Undang-undang No.8 Tahun 1981 tentang KUHAP pasal 7 ayat (1) huruf J yang berbunyi :”penyidik (baca pejabat Kepolisian Republik Indonesia) dapat mengambil tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab”. Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Polri pasal 16 ayat (1) huruf 1 dan ayat (2) , pasal 15 ayat (1) huruf b tugas Polri membantu penyelesaian perselisihan warga masyarakat yang dapat mengganggu ketertipan umum, pasal 8 ayat(1) tentang kewenangan dapat bertindak menurut penilaian sendiri (diskresi).<sup>98</sup>

Di samping itu tentunya banyak pula kejadian kecelakaan lalu lintas lain yang tidak terdata dan bisa jadi kecelakaan-kecelakaan tersebut diselesaikan dengan cara mediasi. Terdapat beberapa Identifikasi untuk dilakukan penyelesaian atas perkara pidana dengan cara mediasi:

1. Kasus yang diselesaikan merupakan delik formil;
2. Merupakan Delik Aduan;
3. Merupakan perkara quasi Perdata-pidana yang berkaitan dengan para pihak;
4. Didasarkan pada kesepakatan korban dan pelaku dan
5. Perlukaan yang dilakukan oleh pelaku tidak terlalu besar.<sup>99</sup>

Permasalahan yang mempunyai kerugian materiil kecil dan dimungkinkan untuk diselesaikan melalui konsep mediasi tersebut, harus berprinsip pada musyawarah mufakat dan disepakati oleh pihak-pihak yang berperkara dan tataran pelaksanaan mediasi tersebut, melalui Surat Kapolri Nomor : ST/730/V/2010, tanggal 20 Mei 2011, yang mensyaratkan adanya:

---

<sup>98</sup>Wawancara Kasubditbin Gakkum Ditlantasi Polda Jambi, Moh Nurbani, wawancara 28 Desember 2018.

<sup>99</sup>Satjipto Raharjo, *Mediasi sebagai Basis dalam Penyelesaian Perkara pidana*, *Mimbar Hukum* Vol 20 Nomor 1 Februari 2008, hlm. 99.

1. Kesepakatan tertulis dari Masing masing pihak yang ditandatangani diatas segel dan diberi Materai,
2. Diketahui/ disetujui oleh ketua RT/RW atau Kepala Lingkungan;
3. Diketahui oleh para saksi - saksi lainnya;
4. Penyelesaian Menggunakan RJ (Restorative Justice) harus berprinsip pada musyawarah mufakat dan harus diketahui oleh masyarakat disekitar serta harus menghormati Norma sosial/ adat yang berlaku serta memenuhi Azas Keadilan.

Penyelesaian Kecelakaan Lalu lintas tersebut yang dikaitkan kepada pidana yang dilakukan terdapat syarat - syarat yang harus dipenuhi yakni sebagai berikut:

1. Adanya Pengakuan atau pernyataan bersalah dari pelaku;
  2. Adanya Persetujuan dari pihak korban / keluarga dan adanya keinginan untuk memaafkan pelaku;
  3. Adanya Dukungan komunitas setempat untuk melaksanakan penyelesaian secara musyawarah dan mufakat;
  4. Kwalifikasi tindak pidana ringan;
  5. Pelaku belum pernah dihukum.<sup>100</sup>
2. Menengahi dan mendiskusikan secara mendalam tentang duduk perkara, siapa yang lebih bertanggung jawab atas peristiwa kecelakaan dan memahami keadaan dan kemampuan sosial ekonomi masing-masing, sehingga pendirian mereka tidak kaku dan berhenti pada tuntutan ataupun kesanggupan yang dimilikinya, fungsi penyidik hanya memberikan ruang

---

<sup>100</sup>Wawancara Jadi Pamuas sebagai penyidik laka lantas Sat lantas Polresta Jambi, tanggal 29 Desember 2018.

ataupun tempat untuk mempertemukan/mediasi pada para pihak dalam melaksanakan pertemuan ataupun musyawarah.

Besaran ganti rugi/santunan tidak ada suatu penekanan dari pihak korban ke pihak pelaku sehingga tidak dijadikan alat untuk mencari keuntungan dalam musibah tersebut oleh pihak tertentu, korban sendiri harus mengetahui kondisi pelaku tentang kemampuan ekonomi yang dimilikinya sehingga para pihak saling mengerti akan kondisi ekonomi masing-masing diharapkan penyelesaian kekeluargaan dapat berjalan sesuai yang diharapkan guna mendapatkan kepastian hukum bagi para pihak.

3. Mengeliminir pihak-pihak tertentu yang tidak terkait langsung dalam negosiasi perdamaian akibat kecelakaan lalu lintas, yang tidak berkepentingan ataupun yang tidak tahu akan terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas ini ataupun yang tidak mewakili daripada para pihak diharapkan dapat menunggu di luar pertemuan/musyawarah, yang diperbolehkan masuk adalah para pihak yang terkait dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas, hasil dari pada pertemuan/musyawarah nantinya akan disampaikan juga kepada pihak terkait yang tadinya ingin ikut dalam pertemuan/musyawarah bahwa permasalahan tersebut telah selesai mencapai mufakat sehingga akan diselesaikan secara kekeluargaan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

## A. Kesimpulan

1. Dalam penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas golongan berat melalui *restorative justice* belum ada payung hukumnya, sebagian besar pelaku dan korban ingin menyelesaikan secara kekeluargaan, namun tujuan dari *Restorative Justice* itu sendiri sebagai bentuk upaya penyelesaian kasus di luar pengadilan untuk keadilan dan membahagiakan kedua belah pihak setelah terjadinya kecelakaan lalu lintas maka bisa menjadi saudara guna menjalin tali silaturahmi.
2. Besarnya ganti rugi/santunan kadang dijadikan untuk mencari keuntungan para pihak tertentu dan kemampuan ekonomi pelaku sendiri yang kurang mampu akan mengalami kendala jalan buntu, sehingga suatu kesepakatan tidak dapat tercapai.
3. Dalam pelaksanaan musyawarah/perundingan untuk melaksanakan suatu perdamaian hendaknya pihak-pihak yang tidak terkait langsung tidak perlu diikutsertakan dalam pertemuan karena belum tentu mereka mengetahui permasalahan yang sebenarnya terjadi di lapangan.

## B. Saran

1. Revisi atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Bab kecelakaan lalu lintas, yang ke depan perlu memuat konsep *restorative justice* sebagai upaya penyelesaian kasus-kasus kecelakaan lalu lintas, kecuali pengemudi ugal-ugalan,

mabuk, dan pengoperasian kendaraan bermotor yang sudah diketahui tidak memenuhi syarat teknis dan laik jalan.

2. Perlu dilakukan kebijakan terhadap penyelesaian kasus-kasus kecelakaan lalu lintas, khususnya yang golongan berat, melalui pendekatan *restorative justice*, hal ini disamping akan memberi kepastian hukum para pihak juga akan lebih dapat mengakomodir rasa keadilan dan perlindungan bagi korban sesuai dengan apa yang sesungguhnya dibutuhkan oleh korban.
3. Memberikan sosialisasi/himbauan kepada masyarakat tentang manfaat Restorative Justice khususnya di bidang kecelakaan lalu lintas golongan berat.

## DAFTAR PUSTAKA

## 1. Buku

- Bahder Johan Nasution. 2008. *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Cet. I. Bandung: CV. Mandar Maju.
- DPM.Sitompul.2005. *Beberapa Tugas dan Wewenang POLRI*, Jakarta: Aquadie.
- Dirlantas Babinkum Polri.2009.*Analisa Pelanggaran Lalu Lintas di Indonesia*.Jakarta: Mabes POLRI.
- Esmi Warassih Puji Rahayu. 2005.*Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*,Semarang: Suryandaru Utama.
- Farouk Muhammad.1999. *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Irfan Fachrudin. 2004. *Pengawasan Peradilan Administrasi Terhadap Tindakan Pemerintah*, Bandung:P.T Alumni.
- Kunarto. 2007.*Merenungi Kritik Terhadap Polri (Masalah Lalu Lintas)*, Jakarta: Cipta Manunggal.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief,1984.*Teori-teori dan Kebijakan Pidana*,Alumni: Bandung.
- Momo Kelana.1994. *Hukum Kepolisian*,Jakarta: Gramedia.
- Muladi.1995.*Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Moeljatno.2002.*Membagi Hukum Pidana*, Jakarta: Bina Aksara.
- Marka.2004.*Keselamatan Lalu Lintas*, Edisi XXV, Jakarta: Mabes POLRI.
- P.A.F. Lamintang.1994.*Hukum Penitensier Indonesia*,Bandung:Amrico.
- Purnadi dan Soejono Soekanto,1998.*Hukum dan problem Sosial*,Jakarta: UI Press.
- Peter Mahmud Marzuki.2006. *Penelitian Hukum*.Jakarta : Prenada Media Group.
- Pujiono. 2007.*Kumpulan Tulisan Hukum Pidana*,Bandung: Mondar Maju.
- Rusman Hadi. 1996. *POLRI Menuju Reformasi*, Jakarta: Yayasan Tenaga Kerja.
- Soerjono Soekanto, 1984.*Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press.
- .....1988.*Pendekatan Sosiologi Terhadap Hukum*,Bandung: Bina Aksara.

.....2005.*Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: RajaGrafindo Persada.

Satjipto Rahardjo,2006.*Ilmu Hukum*, Jakarta: Citra Aditya Bakti.

Sadjijono.2006. *Hukum Kepolisian*. Yogyakarta: Laksbang Pressindo.

Sudikno Mertokusumo.2008. *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.

Universitas Jambi Program Megister Ilmu Hukum.2008. Pedoman Tesis Magister Hukum. Jambi : Program Magister Ilmu Hukum.

Jurnal Rechts vinding, media pembinaan hukum Nasional.

## **2. Undang-Undang**

Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar Tahun 1945, Setelah Amandemen.

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4168).

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambatan Lembaran Negara Nomor 5025).

## **3. Internet/Makalah**

Meta Kartika, FKM UI, 2009. *Analisis faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara*,<http://lontar.ui.ac.id/file?file=digital/125831-S-5849-Analisis%20faktor-Literatur.pdf>

Hikmahanto Juwana,2006. *Penegakan Hukum Dalam Kajian Law & Development*,<http://www.ui.edu/indonesia/main.php?hlm=berita&id=2006-038%2016:0>.

JimlyAshidiqie,2006.*PenegakanHukum*,<http://www.solusihukum.com/artikel/artikel49.php>.



Soetandyo Wignyosubroto. <http://www.solusihukum.com/artikel/artikel49.php>.  
Diakses pada tanggal 5 Maret 2009. Jam 21.30 WIB.

#### **4. Wawancara**

Hardi, SH., MH. Kepala Kesatuan Kepolisian Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Jambi, tahun 2018.

Jadi Pamuas, Kepala Unit Kecelakaan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Jambi, tahun 2018.

Prasetyo Utomo, Personil Polantas Kepolisian Resort Kota Jambi, wawancara 16 Juni 2018.

Juarno, Personil Polantas Kepolisian Resort Kota Jambi, wawancara 16 Juni 2018.

Arif Dwi, Personil Polantas Kepolisian Resort Kota Jambi, wawancara 16 Juni 2018.

Zaenudin, Personil Polantas Kepolisian Resort Kota Jambi, wawancara 16 Juni 2018.