



# Journal Justice

## UNIKARTA

*Aspek Politik dan Sosial Pemindahan Ibukota Negara Ke Kalimantan Timur*  
Abd Majid Mahmud

*Analisis Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Pegawai Rumah Sakit Umum Am. Parikesi Tenggarong*  
Aini

*Karya Fanfiction ( Fiksi Penggemar ) Menurut Undang - undang Hak Cipta*  
Jamaluddin

*Problematika Anak Yang Berhadapan Dengan Hukum ( ABH ) Dalam Perkara Kecelakaan lalu Lintas*  
Rismansyah

*Cybercrime Melalui Bitcoin*  
Rahma Novita Pura

Diterbitkan Oleh :  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS KUTAI KARTANEGARA

Journal Justice

Volume 2

Nomor 2

Halaman 1 - 80

## **JOURNAL JUSTICE**

Journal Justice sebagai suatu Media Informasi Hasil Karya Ilmiah yang diterbitkan secara berkala dalam 2 Kali setahun yang didedikasikan untuk Kepentingan Penyampaian Ilmu Pengetahuan yang berasal dari Hasil Penelitian Para Akademisi Dosen Fakultas Hukum Universita Kutai Kartanegara Khususnya dibidang Ilmu Hukum.

### **SUSUNAN DEWAN REDAKSI**

Penanggung Jawab  
Dekan Fakultas Hukum Unikarta

Ketua Dewan Penyunting  
Dr. Abd Majid Mahmud, SH.,MH  
Dr. H. Husni Thamrin, SH.,MH  
Dr. Aini, S.Sos. M.Si  
Jamaluddin, SH.,MH

Penyunting Pelaksana  
Dr. Drs.. H. Undunyah, M.Si., MH  
Rismansyah, SH.,MH  
Andi Suriangka, SH.,M.Kn

Editor  
Abdullah Khaliq, SH  
Sukirman, SH

Sekretaris  
Amini, SH

Bendahara  
Endang Wahyuni, SE

Pelaksana Tata Usaha  
Dedy Marhadi, S.Sos

### **Alamat Redaksi :**

Fakultas Hukum Universitas Kutai Kartanegara Jalan Gunung Kombeng No. 27,  
Tenggarong, Melayu, Tenggarong, Kabupaten Kutai Kartanegara, Kalimantan  
Timur. Telp. 0541-661177 Pos.75512 <http://ejurnal.unikarta.ac.id/index.php/jlj>

**DAFTAR ISI**

**HALAMAN COVER .....i**  
**SUSUNAN DEWAN REDAKSI ..... ii**  
**DAFTAR ISI.....iii**

**ASPEK POLITIK DAN SOSIAL PEMINDAHAN IBUKOTA NEGARA KE  
KALIMANTAN TIMUR**

**Abd. Majid Mahmud**

**1-18**

**ANALISIS FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KINERJA  
PEGAWAI RUMAH SAKIT UMUM AM. PARIKESIT TENGGARONG**

**Aini**

**19-31**

**KARYA FANFICTION (FIKSI PENGGEMAR)  
MENURUT UNDANG-UNDANG HAK CIPTA**

**Jamaluddin**

**32-50**

**PROBLEMATIKA ANAK YANG BERHADAPAN DENGAN HUKUM  
DALAM PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS**

**Rismansyah**

**51-62**

**CYBERCRIME MELALUI BITCOIN**

**RAHMA NOVITA PURA**

**63-80**

**PROBLEMATIKA ANAK YANG BERHADAPAN DENGAN HUKUM ( ABH )  
DALAM PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS**

**Oleh : Rismansyah**

**FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS KUTAI KARTANEGARA**

**Jalan Gunung Kombeng No. 27 Telp. (0541) 661821, 661822 PO. Box 133 Tenggarong  
e-mail : hukum.unikarta@gmail.com**

***ABSTRACT***

*In juvenile cases, especially traffic accident cases, it is obligatory to conduct diversion because every case of children who are subject to 7 years of imprisonment is obliged to do diversion because it is a diversion of settlement of children's cases from criminal justice process to non-criminal justice process. both at the level of investigation, prosecution and at the district court level as stated in Article 7 paragraph (1). The Diversion Agreement is carried out by the Investigator on the recommendation of the Community Advisor, which can take the form of recovery of losses in the event of a victim, medical and psychosocial rehabilitation, return to parents / guardians, participation in education or training in educational institutions or LPKS for a maximum of 3 (three) months; or community service for a maximum of 3 (three) months. Meanwhile the results of the Diversion agreement may take the form of, among others: peace with or without compensation, return to parents / guardians, participation in education or training in educational institutions or LPKS for a maximum of 3 (three) months; or community service. The factor that causes the diversion agreement to fail is because the perpetrator's family (child) is unable to meet the requirements (compensation) proposed by the victim because the compensation desired by the victim is very large, especially in terms of maintenance costs and replacement costs for repairing damaged motor vehicles while the perpetrator or perpetrator's guardian is classified as incapable so that the diversion agreement cannot be reached.*

*Keywords : Law, son, traffic*

## **ABSTRACT**

*Dalam perkara anak khususnya perkara kecelakaan lalu lintas wajib untuk dilakukan diversi karena setiap perkara anak yang diancam pidana 7 tahun wajib untuk dilakukan diversi karena merupakan pengalihan penyelesaian perkara anak dari proses peradilan pidana ke proses di luar peradilan pidana, Pelaksanaan diversi harus selalu diupayakan pada semua tingkat baik di tingkat penyidikan, penuntutan dan di tingkat pengadilan negeri sebagaimana tertera dalam pasal Pasal 7 ayat (1). Kesepakatan Diversi dilakukan oleh Penyidik atas rekomendasi Pembimbing Kemasyarakatan dapat berbentuk, pengembalian kerugian dalam hal ada korban, rehabilitasi medis dan psikososial, penyerahan kembali kepada orang tua/Wali, keikutsertaan dalam pendidikan atau pelatihan di lembaga pendidikan atau LPKS paling lama 3 (tiga) bulan; atau pelayanan masyarakat paling lama 3 (tiga) bulan. Sementrara Hasil kesepakatan Diversi dapat berbentuk, antara lain: perdamaian dengan atau tanpa ganti kerugian, penyerahan kembali kepada orang tua/Wali, keikutsertaan dalam pendidikan atau pelatihan di lembaga pendidikan atau LPKS paling lama 3 (tiga) bulan; atau pelayanan masyarakat. Factor yang menyebabkan gagalnya kesepakatan diversi dikarenakan pihak keluarga pelaku ( anak ) tidak mampu memenuhi persyaratan ( ganti rugi ) yang diajukan oleh pihak korban karena ganti kerugian yang di inginkan oleh pihak korban sangatlah besar terutama dalam hal biaya perawatan dan pergantian biaya perbaikan kendaraan bermotor yang rusak sementara pelaku atau wali pelaku tergolong orang yang tidak mampu sehingga kesepakatan diversi tidak tercapai.*

*Kata Kunci : Hukum, anak, lalu lintas*

---

### **A. Pendahuluan**

Menurut Undang – Undang Lalu Lintas Nomor Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pada Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Angka 24 yang di maksud dengan 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 kerugiann harta benda. Menurut

WHO (1984), kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya diakibatkan oleh satu kendaraan yang menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian pada pemiliknya atau korban. Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cidera, ataupun kecacatan, tetapi juga dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisasi dan cenderung

meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

Kecelakaan lalu lintas tidak terjadi secara kebetulan, namun diakibatkan oleh beberapa faktor penyebab kecelakaan yang harus dianalisis supaya tindakan korektif dan upaya preventif (pencegahan) kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan. Kecelakaan lalu lintas dapat diakibatkan dari situasi-situasi konflik antara pengemudi dengan lingkungan, dimana pengemudi melakukan tindakan menghindari sesuatu atau rintangan sehingga kemungkinan dapat menyebabkan tabrakan atau kecelakaan lalu lintas.

Jika di perhatikan bahwa Kecelakaan lalu lintas merupakan sebuah fonema yang sering kita jumpai dalam kehidupan sehari – hari terutama dalam hal berkendara menggunakan kendaraan bermotor, tidak hayal bahwa kecelakaan berlalu lintas tersebut kerap kali menimbulkan terjadi – kejadian yang dapat menghilangkan nyawa bagi para pengendara bahkan pada penumpang itu sendiri, namun yang sering terjadi dampak dari kecelakaan berlalu lintas adalah terdapat luka ringan dan sedang, tergantung seberapa parah kecelakaan itu terjadi, fonemena ini dapat terjadi dikarenakan adanya beberapa factor penyebab terjadi kecelakaan yaitu yang pertama dikarenakan pengendara atau pengemudi mengantuk pada saat mengemudikan

kendaraan bermotor hal ini terjadi karena kondisi fisik dan mental dari si pengendara itu sendiri yang telah mencapai batasnya sehingga tingkat kefokusannya berkendara yang sekian lama semakin berkurang, kedua kondisi kendaraan yang tidak berada dalam performe yang kurang begitu baik seperti system pengereman yang kurang begitu maksimal, kondisi ban yang sudah gundul dan system kemudi yang tidak normal yang kerap menjadi alasan mengapa terjadi kecelakaan kendaraan bermotor. Kecelakaan kendaraan bermotor dapat dilakukan oleh siapa saja baik dilakukan anak – anak maupun dilakukan oleh dewasa, namun disini yang menjadi perhatian penulis adalah kecelakaan kendaraan bermotor yang dilakukan oleh anak di bawah umur yang menyebabkan orang lain mengalami luka bahkan dapat menyebabkan orang lain meninggal dunia, fonemena ini harus dilakukan pembahasan mengenai bagaimana penyelesaian secara hukum karena barang tentu penyelesaian perkara hukum antara anak sebagai pelaku dan orang dewasa sebagai pelaku berbeda – beda dalam penyelesaiannya khususnya dalam perkara kecelakaan lalu lintas, tentu hal ini memerlukan kajian yang mendalam mengenai hal tersebut, terutama d Bagaimana pelaksanaan dan metode yang digunakan dalam menyelesaikan perkara kecelakaan lalu lintas dalam menggunakan sepeda motor yang

di lakukan anak di bawah umur serta Apa saja yang menjadi hambatan dalam penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Menggunakan Sepeda Motor Yang Dilakukan Anak Di Bawah Umur.

## B. Metode Penelitian

Untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan dalam penelitian ini, digunakan metode penelitian, yaitu penelitian hukum normatif (*yuridis Normatif*). Penelitian Hukum Normatif (Yuridis Normatif) adalah metode penelitian hukum yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka.<sup>1</sup> penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan dasar hukum, asas-asas serta prinsip-prinsip hukum yang digunakan untuk mengetahui keabsahan permasalahan dalam penelitian ini. Metode berpikir yang digunakan adalah metode berpikir *deduktif* (cara berpikir dalam penarikan kesimpulan yang ditarik dari sesuatu yang sifatnya umum yang sudah dibuktikan bahwa dia benar dan kesimpulan itu ditujukan untuk sesuatu yang sifatnya khusus)

## C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga jenis, yaitu:

- 1) Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- 2) Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- 3) Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Menurut Ditjen Hubdat (2006), berdasarkan jumlah kendaraan yang terlibat, kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi dua jenis, yaitu:

- 1) Kecelakaan tunggal, yaitu kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan bermotor dan tidak melibatkan pemakai jalan lain, contohnya seperti menabrak pohon, kendaraan tergelincir, dan terguling akibat ban pecah.
- 2) Kecelakaan ganda, yaitu kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang mengalami kecelakaan di waktu dan tempat yang bersamaan.<sup>2</sup>

Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya

---

<sup>1</sup> Soerjono Soekanto & Sri Mamudji Rajawali Pers, Jakarta, 2001, hlm. 13-14.

<sup>2</sup> Ditjen Hubdat. 2013. Diskusi Litbang: Keselamatan Jalan menjadi Tanggung Jawab Bersama. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi tiga jenis, yaitu:

- 1) Meninggal dunia, adalah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut.
- 2) Luka berat, adalah korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.
- 3) Luka ringan, adalah korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.<sup>3</sup>

Kecelakaan menggunakan kendaraan bermotor di jalan raya bukan tanpa sebab, bisa terjadi dikarenakan berbagai factor bisa terjadi karena kondisi jalan, cuaca bahkan karena kelalaian pengemudi kendaraan itu sendiri. Menurut Austroads (2002), terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu sebagai berikut:

- a. Faktor manusia (*human factors*)

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Manusia menggunakan jalan sebagai pejalan kaki dan pengemudi kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Hampir semua kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran aturan lalu lintas. Tidak sedikit jumlah kecelakaan yang terjadi di Jalan raya diakibatkan karena ulah pengemudi, mulai dari mengendarai dalam keadaan kelelahan, mengantuk, tidak menggunakan helm atau sabuk pengaman saat berkendara, bermain hand-phone saat berkendara, mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, dan lain sebagainya. Terdapat perbedaan demografis di tingkat kecelakaan. Sebagai contoh, meskipun kaum muda cenderung memiliki waktu reaksi yang baik, hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku dan sikap mereka lebih beresiko dan dapat menempatkan mereka dalam situasi yang lebih berbahaya terhadap pengguna jalan lainnya. Pengemudi yang lebih tua dengan

---

<sup>3</sup> Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas

reaksi lambat dimungkinkan terlibat dalam kecelakaan lebih banyak, tapi ini belum terjadi karena mereka cenderung untuk melambatkan kendaraan dan lebih hati-hati.

b. Faktor kendaraan (*vehicle factors*)

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai sehingga harus dipelihara dengan baik agar semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman. Kecelakaan Lalu Lintas tidak lepas dari faktor kendaraan. Faktor kendaraan yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan antara lain rem tidak berfungsi sebagaimana mestinya (rem blong), pecah ban, kondisi mesin yang tidak baik, kondisi kendaraan yang sudah tidak layak pakai, dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan yang berimplikasi pada kecelakaan lalu lintas sangat erat hubungannya dengan teknologi yang digunakan dan perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan.

c. Faktor kondisi jalan dan alam

Faktor kondisi jalan dan kondisi alam juga berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan

lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka, rambu, dan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dan aturan-aturannya dengan spesifikasi standar yang dilaksanakan secara benar dan perawatan secukupnya supaya keselamatan transportasi jalan dapat terwujud. Hubungan lebar jalan, kelengkungan, dan jarak pandang memberikan efek besar terjadinya kecelakaan. Kondisi jalan dan lingkungan juga sangat mempengaruhi tingkat kecelakaan yang terjadi di Jalan raya. Faktor jalan sebagai sarana lalu lintas terkait dengan kondisi permukaan jalan, pagar pembatas di jalan raya, kondisi jalan berlubang, licin, rusak, dan tidak merata. Kondisi ini tidak lepas dari bahan material yang digunakan untuk membangun jalan tersebut, dan diperparah dengan banyaknya angkutan besar seperti truk yang sering mengangkut muatan yang melebihi batas. Faktor lingkungan atau cuaca juga dapat mempengaruhi kinerja kendaraan, semisal keadaan jalan menjadi semakin licin, asap dan kabut juga mengganggu jarak pandang, terlebih apabila berada di jalan-jalan

daerah pegunungan. Hal ini sangat berdampak pada terjadinya kecelakaan.

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Sehingga negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar hak-hak warga negara dalam kegiatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan tetap terjaga dan terjamin. Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan dasar dan utama yang mengatur segala bentuk aspek lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang mana Undang-undang ini dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru. UU Nomor 14 tahun 1992 ini berlaku selama 18 tahun, kemudian regulasi tentang UU lalu lintas diperbaharui pada tahun 2009.<sup>4</sup>

Menurut Hermariza, gambaran mengenai tingkat keselamatan lalu lintas pada suatu ruas jalan, daerah, atau negara tertentu, dibutuhkan indikator keselamatan lalu lintas jalan. Indikator ini biasanya diperbandingkan dalam suatu kurun waktu tertentu, misalnya 5 atau 10 tahun. Daerah atau lokasi yang sering terjadi kecelakaan adalah daerah yang mempunyai angka kecelakaan tertinggi, resiko kecelakaan tertinggi dan potensi kecelakaan tinggi pada suatu ruas jalan.<sup>5</sup> Daerah rawan kecelakaan ini dapat diidentifikasi pada lokasi jalan tertentu (*blackspot*) maupun pada ruas jalan tertentu (*blacksite*). *Blackspot* adalah jumlah kecelakaan selama periode tertentu melebihi suatu nilai tertentu, tingkat kecelakaan atau *accident rate* (per-kendaraan) untuk suatu periode tertentu melebihi suatu nilai tertentu, jumlah kecelakaan dan tingkat kecelakaan, keduanya melebihi nilai tertentu, dan tingkat kecelakaan melebihi nilai kritis. Sedangkan *Blacksite* adalah jumlah kecelakaan melebihi suatu nilai tertentu, jumlah kecelakaan per-km melebihi suatu nilai tertentu, dan tingkat kecelakaan atau jumlah kecelakaan per-kendaraan melebihi nilai tertentu.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Austroads. 2002. Road Safety Audit. Sydney: Austroads Publication.

<sup>5</sup> Hermariza, U. 2008. Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan di Ruas Tol Jakarta-Cikampek. Jakarta: Universitas Indonesia.

<sup>6</sup> Maya, Simamora. 2011. Analisa Kecelakaan Lalu Linta di Jalan Tol Belmera. Medan: Universitas Sumatera Utara.

Menurut Dwiyoogo dan Prabowo, lokasi rawan kecelakaan lalu lintas adalah lokasi tempat sering terjadi kecelakaan lalu lintas dengan tolak ukur tertentu, yaitu ada titik awal dan titik akhir yang meliputi ruas (penggal jalur rawan kecelakaan lalu lintas) atau simpul (persimpangan) yang masing-masing mempunyai jarak panjang atau residu tertentu. Ruas jalan di dalam kota ditentukan maksimum 1 (satu) km dan di luar kota ditentukan maksimum 3 (tiga) km. Simpul (persimpangan) dengan radius 100 meter.

Metode frekuensi digunakan untuk mengidentifikasi dan memeringkatkan lokasi berdasarkan banyaknya kecelakaan. Suatu nilai kritis dapat ditetapkan untuk pemilihan tempat, seperti 10 atau lebih per tahun (yang meliputi semua jenis kecelakaan). Jalan raya yang panjangnya 2.500 mil (sekitar 4.000 km) atau kurang umumnya dapat menggunakan metode ini. Daerah rawan kecelakaan ditentukan dengan suatu angka, dimana angka tersebut dianggap mewakili sebuah nilai kritis. Seluruh kecelakaan yang terjadi dianggap merupakan suatu hal yang sangat serius dan harus diperhatikan, tanpa melihat jumlah dan kondisi korban. Metode ini dapat dihitung berdasarkan jumlah kecelakaan atau tingkat kecelakaan.

Dalam perhitungan berdasarkan jumlah kecelakaan hanya mencari segmen yang memiliki jumlah kecelakaan lebih besar dari nilai kritis.<sup>7</sup> Jika diperhatikan dengan bertambahnya para pengendara kendaraan bermotor kecelakaan lalu lintas semakin hari menunjukkan tidak adanya penurunan bahkan *relative* bertambah hal tersebut dapat kita jumpai dalam berbagai pemberitaan di media masa baik dalam pemberitaan di televisi, koran dan pemberitaan melalui medis social yang sangat cepat penyebarannya, jika di cermati kecelakaan lalu lintas dominan dilakukan oleh para orang dewasa karena memang dari segi peraturan perundang – undangan telah memenuhi persyaratan untuk memiliki izin berkendara atau mengemudikan kendaraannya baik roda dua ( sepeda motor ) maupun roda empat ( mobil ) bagi setiap pengendara yang mengendarai kendaraan bermotor wajib memiliki surat izin mengemudi ( SIM ) yang mana surat izin mengemudi tersebut diberikan berdasarkan jenis kendaraan yang di kendarai baik roda dua dan roda empat atau lebih jenis SIM yang di berikan pastilah berbeda yang harus di sesuaikan tingkatannya. Seperti yang kita ketahui bahwa syarat mutlak dalam kepengurusan SIM kendaraan bermotor adalah

<sup>7</sup> Dwiyoogo, P dan Prabowo. 2006. Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (Blackspot dan Blacksite) pada Jalan Tol Jagorawi. Semarang: Universitas Diponegoro.

di tentukan berdasarkan pada usia si pengendara itu sendiri dan bagi yang belum berumur 18 tahun atau belum memiliki KTP tidak dapat melakukan kepengurusan SIM kendaraan. Batasasan umur yang telah di tetapkan undang – undang di sebabkan karena undang – undang beranggapan bahwa Batasan umur minimal yang telah di tentukan orang tersebut sudah mampu secara fisik dan akal pikiran untuk mengambil Tindakan pada saat berkendara bermotor, Batasan umur ini sangat penting mengingat bahwa kecelakaan yang terjadi di jalanan khususnya yang dilakukan oleh anak terjadi karena adanya kelalaian atau tidak bisa mengambil Tindakan yang tepat Ketika di hadapkan pada kondisi dimana di butuhkah kematangan dalam berpikir untuk mengambil Tindakan – Tindakan guna tidak terjadi kecelakaan. Bagi anak yang berhadapan hukum seperti sebagai pelaku dalam perkara lalu lintas mengenai proses penyelesaiannya di atur di dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, penyelesaian perkara dengan pelaku anak jauh berbeda dengan penyelesaian perkara dewasa walaupun jenis perkaranya sama karena sesuai undang – undang tersebut diatas pada Pasal 5 ayat (1) Sistem Peradilan Pidana Anak wajib mengutamakan pendekatan Keadilan Restoratif sementara pelaku dewasa dalam peristiwa kecelakaan tidak menggunakan

pencekatan restoratif justice, konsep ini di tuangkan dalam undang – undang peradilan anak agar dapat dilaksanakan konsep diversifikasi pada proses penanganan anak di bawah umur dengan persyaratan untuk dapat dilakukan diversifikasi adalah perkara pidana yang diancam dengan pidana penjara (tujuh) tahun atau lebih dan bukan merupakan pengulangan tindak pidana. Diversifikasi merupakan pengalihan penyelesaian perkara anak dari proses peradilan pidana ke proses di luar peradilan pidana, sebagaimana disebut dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak Menurut Peraturan Mahkamah Agung No. 4 Tahun 2014, Musyawarah diversifikasi adalah musyawarah antara pihak yang melibatkan anak dan orang tua/wali, korban dan/atau orang tua/wali, pembimbing kemasyarakatan, pekerja sosial profesional, perwakilan dan pihak-pihak yang terlibat lainnya untuk mencapai kesepakatan diversifikasi melalui pendekatan keadilan *restoratif*. Pelaksanaan diversifikasi harus selalu diupayakan pada semua tingkat baik di tingkat penyidikan, penuntutan dan di tingkat pengadilan negeri sebagaimana tertera dalam pasal Pasal 7 ayat (1) Pada tingkat penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan perkara Anak di pengadilan negeri wajib diupayakan Diversifikasi jadi kalau di simpulkan bahwa apabila pada tingkat penyidikan pelaksanaan diversifikasi tidak

menghasilkan kesepakatan maka diversi akan dilaksanakan pada tingkat penuntutan dan apabila di tingkat penuntutan tidak menghasilkan kesepakatan maka diversi akan digelar di pengadilan negeri oleh hakim. Dan pada pasal 9 ayat (2) Kesepakatan Diversi harus mendapatkan persetujuan korban dan/atau keluarga Anak Korban serta kesediaan Anak dan keluarganya, kecuali untuk tindak pidana yang berupa pelanggaran, tindak pidana ringan, tindak pidana tanpa korban; atau nilai kerugian korban tidak lebih dari nilai upah minimum provinsi setempat. Sementara untuk Hasil kesepakatan Diversi dapat berbentuk, antara lain: perdamaian dengan atau tanpa ganti kerugian, penyerahan kembali kepada orang tua/Wali, keikutsertaan dalam pendidikan atau pelatihan di lembaga pendidikan atau LPKS paling lama 3 (tiga) bulan; atau pelayanan masyarakat.

Faktor Penyebab gagalnya kesepakatan diversi dalam perkara kecelakaan Lalu lintas yang dilakukan oleh anak yang usianya belum berumur 18 tahun maka konsep diversi harus dilakukan pada setiap tingkatan baik di tingkat penyidikan, penuntutan dan di tingkat pemeriksaan pengadilan negeri, karena memang kewajiban diversi merupakan amanat dari undang – undang system peradilan anak dan jika apabila para penyidik, penuntut umum dan hakim tidak melaksanakan diversi maka

sesuai Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 Tentang Sistem Peradilan Pidana Anak pada Pasal 96 yaitu Penyidik, Penuntut Umum, dan Hakim yang dengan sengaja tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah). Pelaksanaan diversi memang wajib untuk dilakukan apabila telah memenuhi persyaratan yang telah di tentukan oleh undang – undang dan harus melalui proses yang telah di tentukan oleh undang – undang pula. Dalam konsep peradilan anak terutama penyelesaian menggunakan diversi ada terdapat beberapa pihak yang harus dilibatkan sebagaimana dalam pasal Pasal 8 ayat (1) Proses Diversi dilakukan melalui musyawarah dengan melibatkan Anak dan orang tua/Walinya, korban dan/atau orang tua/Walinya, Pembimbing Kemasyarakatan, dan Pekerja Sosial Profesional berdasarkan pendekatan Keadilan Restoratif. Jika kita cermati Bersama bahwa proses diversi tentu harus melibatkan korban yang telah di rugikan atas Tindakan melanggar hukum yang dilakukan anak dan kesepakatan diversi juga harus pula mendapatkan persetujuan korban namun tidak semua kesepakatan diversi harus mendapatkan persetujuan dari korban karena sesuai ketentuan Pasal 9 ayat (2) UU SPPA

menjelaskan empat jenis tindak pidana yang dikecualikan untuk mendapat persetujuan pihak korban yaitu tindak pidana yang berupa pelanggaran; tindak pidana ringan; tindak pidana tanpa korban; atau nilai kerugian korban tidak lebih dari nilai upah minimum provinsi setempat. Jadi terang lah bahwa undang – undang system peradilan anak mengatur sedemikian rupa mengenai proses – proses kesepakatan/hasil diversi. Fakta dilapangan bahwa tidak semua pelaksanaan diversi dapat menghadirkan kesepakatan ada juga pelaksanaan diversi mengalami kebuntuan di karenakan korban merasa tidak diuntungkan dari rekomendasi yang diberikan oleh berbagai pihak hingga proses harus dilanjutkan pada proses persidangan sampai dengan pembuktian dan keputusan.

Factor yang menyebabkan gagalnya kesepakatan diversi dikarenakan pihak keluarga pelaku ( anak ) tidak mampu memenuhi persyaratan ( ganti rugi ) yang diajukan oleh pihak korban karena ganti kerugian yang di inginkan oleh pihak korban dianggap oleh keluarga pelaku terlalu besar, misalkan biaya perawatan yang di timbulkan dari kecelakaan tersebut yang harus sepenuhnya ditanggung oleh si pelaku atau wali anak itu sendiri, tidak hanya itu saja pelaku juga diharuskan mengganti keseluruhan biaya kerusakan kendaraan yang ditabrak oleh pelaku

( anak ) tentu ini sangat memberatkan pelaku apalagi si pelaku atau walinya tergolong orang yang tidak mampu pasti apa yang di inginkan oleh korban tidak mungkin bisa bisa terpenuhi.

#### **D. Kesimpulan dan Saran**

Dalam perkara lalu lintas yang dilakukan oleh anak di bawah umur terutama ancaman pidananya adalah tujuan tahun atau lebih maka wajib untuk dilakukan diversi karena setiap perkara anak yang diancam pidana 7 tahun wajib untuk dilakukan diversi karena merupakan pengalihan penyelesaian perkara anak dari proses peradilan pidana ke proses di luar peradilan pidana, Musyawarah diversi merupakan musyawarah antara pihak yang melibatkan anak dan orang tua/wali, korban dan/atau orang tua/wali, pembimbing kemasyarakatan, pekerja sosial profesional, perwakilan dan pihak-pihak yang terlibat lainnya untuk mencapai kesepakatan diversi melalui pendekatan keadilan restoratif. Pelaksanaan diversi harus selalu diupayakan pada semua tingkat baik di tingkat penyidikan, penuntutan dan di tingkat pengadilan negeri sebagaimana tertera dalam pasal Pasal 7 ayat (1). Hasil kesepakatan Diversi dapat berbentuk, antara lain: perdamaian dengan atau tanpa ganti kerugian, penyerahan kembali kepada orang tua/Wali, keikutsertaan dalam pendidikan atau pelatihan di lembaga pendidikan atau LPKS

paling lama 3 (tiga) bulan; atau pelayanan masyarakat.

Factor yang menyebabkan gagalnya kesepakatan diversi dikarenakan pihak keluarga pelaku ( anak ) tidak mampu memenuhi persyaratan ( ganti rugi ) yang diajukan oleh pihak korban karena ganti kerugian yang di inginkan oleh pihak korban sangatlah besar terutama dalam hal biaya perawatan dan pergantian biaya perbaikan kendaraan bermotor yang rusak sementara pelaku atau wali pelaku tergolong orang yang tidak mampu sehingga kesepakatan diversi tidak tercapai.

#### **Saran – saran**

Diharapkan dalam pelaksanaan diversi para pihak yang terlibat dalam proses pelaksanaan tersebut tidak hanya mengutamakan kepentingan dalam memberikan perlindungan kepada anak selaku pelaku tindak pidana namun juga harus memperhatikan kepentingan dalam pemenuhan hak – hak ganti kerugian dari korban itu sendiri karena proses diversi selalu condong hanya memperhatikan kepentingan anak sementara untuk ganti kerugian atas korban kerap kali tidak menjadi prioritas musyawarah diversi atau sering terabaikan.

#### **Daftar Pustaka**

Ditjen Hubdat. 2013. Diskusi Litbang: Keselamatan Jalan menjadi Tanggung

Jawab Bersama. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Austroroads. 2002. Road Safety Audit. Sydney: Austroroads Publication.

Hermariza, U. 2008. Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan di Ruas Tol Jakarta-Cikampek. Jakarta: Universitas Indonesia.

Maya, Simamora. 2011. Analisa Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Tol Belmera. Medan: Universitas Sumatera Utara.

Dwiyogo, P dan Prabowo. 2006. Studi Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (Blackspot dan Blacksite) pada Jalan Tol Jagorawi. Semarang: Universitas Diponegoro.

Internet

<https://www.kajianpustaka.com/2020/05/kecelakaan-lalu-lintas.html>