

<https://doi.org/10.22219/ljih.v27i2.10158>.

Umum, Ketentuan. “Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase Dan Alternatif Penyelesaian Sengketa.” *UU No 30 1999*, 1999, 41–51.

“UU No.2 Tahun 2002,” 2002.

Vanniesaa Zhelomita Pane\*, Hendro Saptono, Paramita Prananingtyas. “TINJAUAN YURIDIS PEMBAYARAN KLAIM ASURANSI SECARA EX GRATIA OLEH PT. JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN YANG TIDAK MEMBAYAR SUMBANGAN WAJIB DANA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN (SWDKLLJ)” 8 (2025).

Widyaningsih, Wiwin. “KEBEBASAN BERKONTRAK TERHADAP PERJANJIAN STANDAR BAKU DALAM MENCAPAI KEADILAN BERKONTRAK” 1, no. April (2019): 163.

Yazdanpanah, M., & Merdasi, G. R. (2018). *Predicting Helmet Use Among Farmers Motorcycle Drivers in Shushtar District Through Psychological Models. Journal of Rural Research (JRUR)*, 8(4), 675–688.  
<https://doi.org/10.22059/JRUR.2017.221195.1018>

## **BAB I** **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Kecelakaan lalu lintas menjadi fenomena yang tidak terpisahkan dari dinamika kehidupan masyarakat yang semakin bergantung pada sarana transportasi bermotor. Tingginya tingkat mobilitas penduduk baik di wilayah perkotaan yang padat maupun di kawasan pedesaan, menyebabkan interaksi antar pengguna jalan berlangsung secara intens setiap harinya. Kondisi tersebut membuka peluang terjadinya berbagai peristiwa lalu lintas yang tidak diharapkan, seperti benturan antar kendaraan, kecelakaan tunggal akibat kelalaian, hingga insiden tergelincir yang berujung pada tabrakan serius. Dampak dari kecelakaan lalu lintas tidak hanya berhenti pada kerusakan kendaraan atau fasilitas umum, tetapi juga dapat menimbulkan korban luka bahkan kehilangan nyawa. Kecelakaan lalu lintas juga sering kali menyisakan beban psikologis dan penderitaan emosional bagi para korban maupun keluarganya. Sebagaimana dikemukakan dalam berbagai penelitian, kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas tidak semata-mata bersifat materiil, melainkan juga mencakup kerugian immateriil yang berdampak jangka panjang terhadap kehidupan sosial dan pribadi pihak-pihak yang terlibat<sup>1</sup>.

Seiring dengan meningkatnya mobilitas manusia dan tingginya intensitas penggunaan kendaraan bermotor, kecelakaan lalu lintas telah menjadi sebuah fenomena sosial yang kerap terjadi dalam dinamika kehidupan masyarakat. Berdasarkan data

---

<sup>1</sup> ISKANDAR T, "GANTI RUGI KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT PERBUATAN MELANGGAR HUKUM PENGEMUDI," n.d., 1–19.

Korlantas (2023) dari 42.080 pengendara, kelompok usia di bawah 17 tahun mencakup 22,6% dari korban kecelakaan, sementara usia 17–25 tahun menjadi penyumbang tertinggi dengan 23,1%, didominasi pengendara roda dua. Penyebab utama kecelakaan adalah human error, yang menyumbang 61% dari insiden. Faktor ini meliputi kurangnya kemampuan dan keterampilan berkendara, serta perilaku pengemudi yang lalai, sembrono, tidak disiplin, hingga ugal-ugalan. Perilaku seperti ini sering dipicu oleh rendahnya kesadaran untuk menggunakan jalan secara aman dan bertanggung jawab.<sup>2</sup>

Peristiwa ini bukan hanya sekadar musibah yang menimbulkan dampak sosial, tetapi juga merupakan sebuah peristiwa hukum yang secara langsung melahirkan akibat hukum bagi para pihak yang terlibat. Dengan mengesampingkan aspek hukum lainnya, setiap peristiwa kecelakaan lalu lintas secara inheren menciptakan sebuah hubungan keperdataan baru. Fokus utama dari hubungan hukum ini adalah timbulnya kerugian (*schade*) yang diderita oleh salah satu pihak (korban) akibat perbuatan atau kelalaian dari pihak lain. Timbulnya kerugian inilah yang menjadi titik awal lahirnya sengketa dalam ranah hukum perdata. Kerugian tersebut dapat diklasifikasikan secara jelas menjadi dua kategori utama: kerugian materiil (*materiële schade*), yang meliputi kerusakan pada kendaraan, biaya perawatan medis dan pengobatan, biaya pemulihan, hingga hilangnya potensi pendapatan; serta kerugian imateriil (*immateriële schade*), yang mencakup penggantian atas rasa sakit (*pijn*), penderitaan, kehilangan kenikmatan hidup, ataupun cacat tetap yang dialami oleh korban.

---

<sup>2</sup> Yazdanpanah, M., & Merdasi, G. R. (2018). *Predicting Helmet Use Among Farmers Motorcycle Drivers in Shushtar District Through Psy-chological Models. Journal of Rural Research (JRUR)*, 8(4), 675–688.

Setiap peristiwa kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian, baik yang bersifat kebendaan maupun nonkebendaan, pada hakikatnya menimbulkan konsekuensi hukum bagi para pihak yang terlibat. Terjadinya kerugian tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan berawal dari adanya perbuatan tertentu, kelalaian, ataupun kesalahan yang dilakukan oleh salah satu pihak dalam berlalu lintas. Akibat perbuatan tersebut, pihak lain berada dalam posisi dirugikan, sehingga terbentuk suatu hubungan hukum antara pihak yang menyebabkan kerugian dan pihak yang menderita kerugian. Hubungan hukum ini menjadi dasar timbulnya hak dan kewajiban masing-masing pihak. Dalam kerangka hukum perdata, kondisi tersebut menimbulkan kewajiban bagi pihak yang bersalah untuk memberikan ganti kerugian kepada korban. Kewajiban tersebut merupakan bentuk pertanggungjawaban hukum yang bersumber dari Perbuatan Melawan Hukum, sebagaimana diatur dalam ketentuan hukum perdata yang berlaku<sup>3</sup>.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), setiap perbuatan yang melanggar hukum dan menimbulkan kerugian bagi pihak lain menimbulkan kewajiban bagi pelakunya untuk bertanggung jawab, sepanjang perbuatan tersebut dilakukan dengan unsur kesalahan. Ketentuan ini menegaskan bahwa adanya perbuatan melawan hukum tidak dapat dipisahkan dari unsur kesalahan serta akibat berupa kerugian yang diderita oleh orang lain. Pasal 1365 KUHPerdata juga menjadi dasar yuridis yang fundamental bagi korban kecelakaan lalu lintas untuk menuntut ganti kerugian kepada pihak yang dianggap bertanggung jawab.

---

<sup>3</sup> Lestijono Warsito, "Ganti Kerugian Akibat Perbuatan Melawan," 2009.

Norma tersebut memberikan kepastian dan legitimasi hukum bagi korban guna memperoleh pemulihan atas kerugian yang dialami, baik kerugian yang bersifat materiil maupun immateriil, sebagai akibat langsung dari perbuatan melawan hukum yang terjadi.

Penerapan Pasal 1365 KUHPerdara tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas tidak semata-mata merupakan perkara pidana atau administratif, melainkan juga berpotensi menimbulkan sengketa keperdataan antara pelaku dan korban. Dalam konteks ini korban memiliki hak untuk menuntut ganti rugi atas dasar kerugian yang dialaminya, sedangkan pelaku memiliki kewajiban hukum untuk memberikan kompensasi. Hubungan timbal balik ini membentuk ikatan hukum perdata yang berdiri sendiri di luar proses pidana, sehingga dapat diselesaikan melalui mekanisme gugatan ganti rugi atau perjanjian damai.

Akibat hukum yang timbul dari adanya kerugian dalam peristiwa kecelakaan lalu lintas pada dasarnya bersumber dari rezim hukum perdata, khususnya melalui doktrin Perbuatan Melawan Hukum (*onrechtmatige daad*). Kerugian yang dialami oleh korban bukanlah suatu peristiwa yang berdiri sendiri, melainkan merupakan konsekuensi dari adanya unsur kesalahan atau kelalaian (*schuld*) yang dilakukan oleh pihak lain. Secara yuridis kondisi tersebut melahirkan suatu hubungan hukum berupa perikatan (*verbintenis*) yang muncul secara langsung berdasarkan ketentuan undang-undang. Perikatan ini tidak lahir dari adanya kesepakatan atau perjanjian antara para pihak, melainkan timbul sebagai akibat hukum dari perbuatan yang menimbulkan kerugian. Adapun dasar normatif utama yang menjadi landasan bagi pengajuan tuntutan ganti

kerugian tersebut adalah Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).

Ketentuan tersebut menempatkan empat unsur kumulatif yang wajib dipenuhi, yaitu: (1) adanya perbuatan melawan hukum, (2) adanya unsur kesalahan, (3) timbulnya kerugian, serta (4) adanya hubungan kausalitas atau sebab-akibat antara perbuatan melawan hukum yang disertai kesalahan dengan kerugian yang terjadi. Dalam kecelakaan lalu lintas, pengertian “perbuatan melawan hukum” tidak selalu harus dimaknai sebagai pelanggaran terhadap ketentuan pidana. Perilaku berupa kelalaian, kurang kehati-hatian, maupun tindakan yang bertentangan dengan asas kepatutan dan kehati-hatian dalam berlalu lintas, sepanjang merugikan hak subjektif pihak lain, telah dapat dikualifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum dalam ranah hukum perdata<sup>4</sup>.

Penelitian ini memandang perlu adanya penegasan ruang lingkup dan pembatasan pembahasan secara jelas dan terarah. Meskipun suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas pada umumnya mengandung aspek pidana yang pengaturannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), penelitian ini secara sadar dan eksplisit melakukan delimitasi masalah. Aspek hukum pidana yang melekat pada peristiwa kecelakaan lalu lintas tidak menjadi objek kajian dan tidak dibahas lebih lanjut dalam penelitian ini<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> "Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena kesalahannya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut."

<sup>5</sup> Peraturan Perundang-undangan, "UU Nomor 22 Tahun 2009," *Экономика Региона* 19, no. 19 (2009): 19.

Fokus utama penelitian tidak diarahkan pada penerapan sanksi pidana sebagai *ultimum remedium*, baik berupa pidana penjara maupun pidana denda terhadap pelaku kecelakaan. Sebaliknya, penelitian ini menitikberatkan perhatian pada aspek hukum perdata, khususnya sengketa keperdataan (*private dispute*) yang timbul sebagai akibat dari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Permasalahan yang dikaji berkaitan dengan hubungan hukum yang bersifat horizontal antara para pihak, yakni antara pihak yang mengalami kerugian sebagai kreditor dan pihak yang menimbulkan kerugian sebagai debitor. Hubungan hukum tersebut dianalisis dalam konteks mekanisme pertanggungjawaban keperdataan, terutama yang berkaitan dengan pemenuhan kewajiban ganti rugi sebagai konsekuensi dari adanya perbuatan melawan hukum<sup>6</sup>.

Pasal 1365 KUHPerdata berfungsi sebagai dasar hukum bagi pihak korban untuk menuntut pemulihan atas kerugian yang dideritanya. Tuntutan ini adalah murni tuntutan ganti rugi yang bertujuan untuk mengembalikan korban sedapat mungkin pada keadaan semula sebelum terjadinya kerugian (*restitutio in integrum*). Timbulnya hak untuk menuntut ganti rugi di satu sisi, dan kewajiban hukum untuk memberikan kompensasi di sisi lain inilah yang menjadi pokok sengketa perdata. Sengketa inilah yang kemudian berusaha diselesaikan oleh para pihak, yang dalam praktiknya seringkali memilih jalur di luar pengadilan.

Dalam penanganan kasus kecelakaan lalu lintas, meskipun proses hukum pidana (penyidikan terhadap dugaan kelalaian atau kealpaan) secara formal seringkali berjalan

---

<sup>6</sup> Haris Arganata, "Penting Untuk Memberikan Penegasan Dan Batasan Yang Jelas Dalam Penelitian Ini. Sekalipun Sebuah Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas Seringkali Memiliki Dimensi Pidana Yang Diatur Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," n.d.

dan ditangani oleh kepolisian (khususnya Unit Laka Lantas), penyelesaian sengketa mengenai ganti kerugian yang timbul akibat kerugian fisik maupun material antara pihak korban dan pelaku justru seringkali ditempuh melalui jalur non-litigasi atau di luar pengadilan. Instrumen utama yang digunakan untuk menuntaskan aspek ganti kerugian ini adalah melalui penandatanganan Perjanjian Damai antara para pihak yang bersengketa<sup>7</sup>.

Adanya sengketa keperdataan berupa tuntutan ganti kerugian yang berlandaskan Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pada dasarnya membuka dua alternatif mekanisme penyelesaian bagi para pihak yang bersengketa. Penyelesaian sengketa tersebut dapat dilakukan melalui jalur litigasi dengan mengajukan gugatan ke Pengadilan Negeri, maupun melalui jalur nonlitigasi yang ditempuh di luar proses peradilan. Secara normatif kedua mekanisme tersebut diakui keberadaannya dan memiliki legitimasi hukum yang setara sebagai sarana penyelesaian sengketa keperdataan.

Dalam praktik sosial yang berkembang di tengah masyarakat, penyelesaian sengketa melalui proses peradilan perdata sering kali diposisikan sebagai upaya terakhir atau *ultimum remedium*. Hal ini tidak terlepas dari persepsi masyarakat terhadap proses peradilan formal yang dinilai kompleks dan prosedural. Proses litigasi kerap dipandang memerlukan waktu yang relatif panjang, menimbulkan biaya yang tidak sedikit, serta menuntut keterlibatan emosional yang tinggi dari para pihak. Selain itu, sifat proses peradilan yang adversarial, yang menempatkan para pihak pada posisi

---

<sup>7</sup> Iqbal Maulana Syafei et al., "IMPLEMENTASI KEWAJIBAN PENGGANTIAN KERUGIAN BAGI" 12, no. 2 (2025): 447–58.

saling berhadapan sebagai pihak yang menang dan kalah, sering kali justru berpotensi memperuncing konflik dan merusak hubungan sosial di antara para pihak yang sebelumnya telah terjalin<sup>8</sup>.

Sebagai alternatif, para pihak lebih cenderung memilih mekanisme Penyelesaian Sengketa Alternatif (PSA) atau *Alternative Dispute Resolution* (ADR), yang penyelesaiannya didasarkan pada kehendak bebas para pihak (*party autonomy*). Dalam konteks spesifik kecelakaan lalu lintas, bentuk penyelesaian alternatif yang paling umum dan paling sering ditempuh oleh pihak pelaku maupun korban adalah melalui musyawarah untuk mufakat yang dituangkan dalam sebuah "Perjanjian Damai". Dalam terminologi hukum perdata di Indonesia, perjanjian jenis ini dikenal secara yuridis sebagai *Dading* (*schikking*)<sup>9</sup>.

Pilihan untuk menempuh "jalan damai" ini didasarkan pada berbagai pertimbangan praktis dan sosiologis. Perjanjian damai dianggap sebagai instrumen penyelesaian yang jauh lebih efisien dari segi waktu dan efektif dari segi biaya; para pihak dapat memperoleh kepastian hukum atas sengketa mereka dengan segera tanpa harus melalui prosedur birokrasi peradilan. Lebih dari itu, penyelesaian melalui *dading* yang dicapai lewat negosiasi dan mediasi seringkali dipandang lebih mampu memenuhi rasa keadilan substantif bagi kedua belah pihak. Bagi korban, ia dapat segera memperoleh kompensasi dan pemulihan atas kerugian yang dideritanya. Sementara bagi pelaku, ia

---

<sup>8</sup> NANI AFRIDA GINTING, "LINTAS JALAN RAYA DI HUBUNGAN DENGAN UNIVERSITAS MEDAN AREA," 2010.

<sup>9</sup> Presiden Republik Indonesia, "CARA PENYUSUNAN ANGGARAN PENDAPATAN DAN BELANJA DAERAH, PELAKSANAAN TATAUSAHA KEUANGAN DAERAH, DAN PENYUSUNAN PERHITUNGAN ANGGARAN PENDAPATAN DAN BELANJA DAERAH DAERAH," *PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 6 TAHUN 1975*, 1975.

dapat menyelesaikan kewajiban ganti ruginya secara tuntas sehingga membebaskannya dari tuntutan perdata di kemudian hari.

Untuk memahami kedudukan yuridis dari penyelesaian sengketa melalui "surat perdamaian" dalam kasus kecelakaan lalu lintas, mutlak diperlukan peninjauan terhadap konsep idealnya menurut hukum perdata (*das sollen*). Dalam tatanan hukum perdata Indonesia, instrumen ini dikenal secara formal dengan istilah *Dading* (*schikking*), yang diatur secara khusus dalam Bab XVIII Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Tinjauan murni dari perspektif hukum menempatkan *dading* sebagai sebuah pranata hukum yang spesifik dengan kekuatan hukum yang tinggi, yang berbeda dari perjanjian pada umumnya.

Secara yuridis pengertian perdamaian atau *dading* memperoleh definisi otentik dalam Pasal 1851 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pasal tersebut menyatakan bahwa perdamaian merupakan suatu persetujuan yang dibuat oleh para pihak, di mana masing-masing pihak melakukan penyerahan, memberikan janji, atau menahan suatu benda tertentu, dengan tujuan untuk mengakhiri suatu perkara yang sedang berjalan (*aanhangig*) maupun untuk mencegah timbulnya perkara di kemudian hari (*voorkomen*). Rumusan norma ini menunjukkan bahwa *dading* tidak semata-mata diposisikan sebagai instrumen penyelesaian sengketa yang telah terjadi, melainkan juga sebagai sarana pencegahan sengketa sebelum berlanjut ke tahap yang lebih formal<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Gusti Yosi Andri and Djuariah Djuariah, "Kekuatan Akta Perdamaian Dan Masalahnya," *Hukum Responsif* 13, no. 2 (2022): 57–68, <https://doi.org/10.33603/responsif.v13i2.7359>.

Berdasarkan definisi tersebut, dapat diidentifikasi dua fungsi utama dari *dading*. Pertama, fungsi kuratif, yakni sebagai alat untuk menyelesaikan dan mengakhiri sengketa yang telah muncul dan sedang berlangsung. Kedua, fungsi preventif, yaitu mencegah timbulnya sengketa hukum di masa yang akan datang, yang dalam praktik kecelakaan lalu lintas justru menjadi fungsi yang paling dominan. Dalam konteks ini, pihak yang dirugikan bersedia melepaskan atau membatasi haknya untuk mengajukan tuntutan ganti rugi lebih lanjut, sebagai konsekuensi dari adanya kesepakatan perdamaian. Sebagai imbalannya, pihak yang menimbulkan kerugian menyerahkan sejumlah kompensasi tertentu yang disepakati bersama, sehingga hubungan hukum di antara para pihak dapat diselesaikan secara damai tanpa melibatkan proses peradilan<sup>11</sup>.

Karakteristik yuridis yang paling esensial dari *dading* terletak pada kekuatan mengikatnya yang bersifat khusus dan kuat. Pasal 1858 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menegaskan bahwa perjanjian perdamaian yang dibuat secara sah memiliki kekuatan hukum yang sama dengan putusan hakim pada tingkat akhir yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (*in kracht van gewijsde*). *Dading* tersebut mengikat para pihak secara final serta memiliki daya eksekutorial. Implikasi yuridis dari ketentuan ini adalah bahwa perjanjian damai tidak dapat dibatalkan maupun digugat kembali dengan alasan adanya kekhilafan mengenai hukum (*dwaling omtrent het recht*) ataupun karena adanya lesi, yakni ketidakseimbangan nilai prestasi yang merugikan salah satu pihak. Sifat final dan mengikat (*res judicata*) dari *dading* seyogianya menjadi

---

<sup>11</sup> Siwi Nursusanti, "Kekuatan Hukum," 2009.

pertimbangan utama bagi para pihak ketika memilih penyelesaian sengketa melalui jalur perdamaian<sup>12</sup>.

Meskipun *dading* memiliki karakteristik khusus yang diatur secara tersendiri dalam Pasal 1851 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pada dasarnya *dading* tetap ditempatkan sebagai bagian dari rezim perjanjian (*overeenkomst*) dalam sistem hukum perikatan. Kedudukan tersebut membawa implikasi yuridis bahwa keberlakuan serta daya ikat *dading* tidak dapat dipisahkan dari asas-asas dan ketentuan umum yang mengatur tentang perjanjian. Keberadaan sifat khusus yang melekat pada *dading* tidak mengesampingkan kewajiban untuk memenuhi persyaratan umum perjanjian sebagaimana ditentukan oleh undang-undang. Untuk menjadikan *dading* dapat dinyatakan sah secara hukum serta memiliki kekuatan mengikat yang sempurna dan mengikat para pihak secara penuh, perjanjian perdamaian tersebut harus memenuhi seluruh unsur sah nya perjanjian sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1320 KUHPerdota.

Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata secara tegas menetapkan empat syarat esensial yang harus dipenuhi agar suatu perjanjian dapat dinyatakan sah. Pertama, harus terdapat kesepakatan para pihak yang saling mengikatkan diri, di mana persetujuan tersebut diberikan secara bebas dan sadar, tanpa adanya pengaruh paksaan (*dwang*), kekhilafan (*dwaling*), maupun penipuan (*bedrog*). Kedua, para pihak yang mengadakan perjanjian wajib memiliki kecakapan hukum untuk melakukan perbuatan hukum, sehingga mampu mempertanggungjawabkan hak dan kewajibannya secara sah.

---

<sup>12</sup> Lalu Budi Sutrisno, "Kekuatan Hukum Akta Perdamaian (van *Dading*) Yang Dibuat Oleh Notaris Dalam Penyelesaian Sengketa Pertanahan Di Indonesia Tesis," 2024.

Ketiga, perjanjian harus memuat objek tertentu yang diperjanjikan secara jelas dan dapat ditentukan, baik mengenai bentuk, nilai, maupun tata cara pemenuhan prestasi, termasuk dalam hal pemberian ganti kerugian. Keempat, perjanjian tersebut harus dilandasi oleh sebab atau kausa yang halal, yakni tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, nilai-nilai kesusilaan, serta ketertiban umum. Apabila seluruh persyaratan tersebut terpenuhi secara kumulatif, maka *dading* memperoleh kekuatan hukum yang mengikat bagi para pihak dan dapat digunakan sebagai dasar yang sah dalam penyelesaian sengketa keperdataan<sup>13</sup>.

Keseluruhan konstruksi konseptual mengenai *dading* pada hakikatnya berlandaskan pada asas-asas fundamental yang menjadi pilar dalam hukum perdata. Lahirnya perjanjian perdamaian merupakan manifestasi konkret dari asas kebebasan berkontrak, yang memberikan keleluasaan kepada para pihak untuk secara bebas dan bertanggung jawab merumuskan isi, menentukan bentuk, serta menyepakati mekanisme penyelesaian sengketa sesuai dengan kehendak dan kepentingan masing-masing. Melalui asas ini para pihak diposisikan sebagai subjek hukum yang aktif, mandiri, dan memiliki otonomi dalam mengatur hubungan hukumnya sendiri. Kebebasan tersebut tetap dibatasi oleh koridor hukum, sehingga pelaksanaannya tidak boleh bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, nilai kesusilaan, maupun ketertiban umum.

Setelah perjanjian damai tersebut lahir dan disepakati secara sah, maka asas kepastian hukum mulai bekerja dan mengikat para pihak. Hal ini sejalan dengan

---

<sup>13</sup> Bella Thalia Akay, "SAHNYA SUATU PERJANJIAN YANG DIATUR DALAM PASAL 1320 DAN PASAL 1338 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM PERDATA" VII, no. 3 (2019): 62–69.

ketentuan Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menegaskan bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Ketentuan tersebut memberikan kekuatan mengikat yang penuh terhadap isi perjanjian damai, sehingga para pihak wajib melaksanakan seluruh kewajiban yang telah disepakati dengan itikad baik. Secara ideal perjanjian damai yang memenuhi persyaratan sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdata serta memenuhi ketentuan khusus Pasal 1851 KUHPerdata, berfungsi sebagai suatu “undang-undang” yang bersifat privat. Perjanjian tersebut menjadi instrumen final yang mengakhiri sengketa secara menyeluruh dan mengikat para pihak tanpa perlu melibatkan mekanisme penyelesaian melalui pengadilan.

Secara normatif dan dalam tataran ideal (*das sollen*), setiap sengketa yang timbul akibat peristiwa kecelakaan lalu lintas seharusnya diselesaikan melalui mekanisme hukum perdata sebagaimana telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Penyelesaian sengketa tersebut ditempuh dengan mengajukan gugatan ganti kerugian ke pengadilan yang didasarkan pada asas pertanggungjawaban atas Perbuatan Melawan Hukum (PMH), sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Melalui mekanisme litigasi tersedia kerangka hukum yang sistematis dan terstruktur, khususnya dalam hal pembuktian adanya unsur kesalahan, penentuan hubungan kausalitas antara perbuatan dan kerugian yang ditimbulkan, serta penilaian terhadap besaran ganti rugi yang patut dan adil bagi pihak yang dirugikan.

Realitas empiris di lapangan (*das sein*) menunjukkan adanya perbedaan yang cukup signifikan dengan konstruksi normatif tersebut. Dalam praktik penyelesaian sengketa

akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia lebih sering ditempuh melalui jalur di luar pengadilan. Para pihak cenderung memilih penyelesaian secara musyawarah dengan membentuk kesepakatan atau perjanjian damai, tanpa melibatkan proses litigasi di pengadilan. Pola penyelesaian ini berkembang sebagai respons terhadap pertimbangan praktis, sosial, dan psikologis, sehingga mekanisme perdamaian menjadi alternatif yang dianggap lebih efektif dan dapat diterima oleh para pihak yang bersengketa<sup>14</sup>.

Dalam banyak kasus di lapangan, proses mediasi dan pembuatan perjanjian damai ini difasilitasi secara informal di Unit Kecelakaan Lalu Lintas (Unit Laka Lintas) pada kantor kepolisian setempat. Di sinilah para pihak diberi kesempatan untuk bertemu, bernegosiasi, dan membuat surat pernyataan damai yang berisi pengakuan kesalahan, permohonan maaf, serta kesediaan memberikan ganti rugi sesuai kesepakatan bersama. Proses ini umumnya dilakukan untuk menghindari proses hukum yang panjang dan menekan potensi konflik sosial di masyarakat.

Dalam konteks hukum Indonesia kecelakaan lalu lintas (Laka Lintas) merupakan peristiwa hukum yang pada dasarnya dapat menimbulkan dua konsekuensi hukum berbeda, yaitu pidana (apabila terdapat unsur kelalaian yang menyebabkan luka atau kematian) dan perdata (apabila fokusnya pada ganti rugi kerugian materiil dan immateriil). Pada praktiknya banyak sengketa lalu lintas yang tidak berlanjut ke jalur pidana, melainkan diselesaikan melalui perjanjian damai (perdata) antara para pihak.

---

<sup>14</sup> Al Mahdi, Mohd Din, and Saifuddin Bantasyam, "Perdamaian Dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas," *Jurnal Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Syiah Kuala* 11, no. 4 (2013): 67.

Fenomena ini menunjukkan adanya pergeseran dari paradigma represif (pidana) menuju paradigma restoratif dan kompromis (perdata)<sup>15</sup>.

Mediasi dalam konteks hukum perdata merupakan suatu mekanisme penyelesaian sengketa di luar jalur pengadilan yang mempertemukan para pihak secara langsung dengan tujuan mencapai kesepakatan secara damai. Meskipun mediasi pada umumnya dikenal dan diatur dalam ranah hukum perdata, praktik serupa juga kerap ditemukan dalam penanganan perkara kecelakaan lalu lintas. Proses penyelesaian secara damai sering berlangsung di luar lembaga peradilan, khususnya di lingkungan Unit Laka Lantas Satlantas Polresta Malang Kota, yang berfungsi sebagai ruang pertemuan bagi para pihak untuk berdialog dan menyusun suatu “surat perjanjian damai.

Secara prosedural alur penyelesaian tersebut relatif sederhana. Setelah laporan kecelakaan diterima, penyidik melakukan klarifikasi terhadap para pihak yang terlibat, kemudian membuka kemungkinan penyelesaian secara damai apabila terdapat kehendak bersama dari pihak-pihak yang bersengketa. Perlu ditegaskan bahwa dalam praktik ini aparat kepolisian tidak bertindak sebagai mediator dalam pengertian hukum perdata, melainkan berperan sebagai saksi atau fasilitator administratif yang mencatat serta mendokumentasikan fakta adanya kesepakatan perdamaian yang dibuat oleh para pihak<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> M.H Habibi, Wilda, Muh Iman ,S.H., “LEGALITAS SURAT PERNYATAAN DALAM PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN RAYA (STUDI KASUS SURAT PERNYATAAN PADA KECELAKAAN LALU LINTAS DI KABUPATEN JEMBER),” n.d., 1–12.

<sup>16</sup> Ketua Mahkamah Agung Republik, “PERATURAN MAHKAMAH AGUNG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 1 TAHUN 2016 TENTANG PROSEDUR MEDIASI DI PENGADILAN,” 2016.

Dari sisi sosiologis masyarakat Indonesia cenderung menghindari jalur pidana karena dianggap berbelit, menimbulkan stigma sosial, dan menuntut waktu lama. Masyarakat lebih memilih penyelesaian kekeluargaan yang cepat, sederhana, dan dapat diterima kedua belah pihak. Sementara dari sisi yuridis Pasal 1320 KUH Perdata memungkinkan setiap orang membuat perjanjian asal memenuhi empat syarat sah: kesepakatan, kecakapan, hal tertentu, dan sebab yang halal. Perjanjian damai hasil mediasi sah menjadi di mata hukum selama dibuat tanpa paksaan dan atas dasar sukarela<sup>17</sup>.

Dalam praktik masyarakat sering keliru menganggap bahwa polisi berperan sebagai mediator dalam perjanjian damai. Padahal fungsi utama polisi di Unit Laka Lantas hanyalah sebagai penegak hukum pidana dan pencatat fakta hukum (*legal recorder*). Ketika perjanjian damai dibuat di hadapan polisi, peran mereka bersifat administratif dan pembuktian, bukan mediasi substantif sebagaimana diatur dalam PERMA<sup>18</sup>. Polisi dapat menandatangani dokumen perdamaian sebagai saksi ahli untuk memperkuat keabsahan formil dokumen, namun bukan sebagai pihak yang menentukan isi kesepakatan. Keberadaan polisi dalam proses ini tidak mengubah status perjanjian menjadi akta otentik; tetap tergolong sebagai akta di bawah tangan yang memperoleh kekuatan pembuktian penuh setelah diakui para pihak<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> Retna Gumanti, "Syarat Sahnya Perjanjian (Ditinjau Dari KUHPperdata) Retna Gumanti Abstrak," *Jurnal Pelangi Ilmu* 5, no. 1 (2012): 2.

<sup>18</sup> Ketua Mahkamah Agung Republik, "Peraturan Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Prosedur Mediasi Di Pengadilan," 2016, 1–30. Pasal 1 angka 1: "*Mediasi adalah cara penyelesaian sengketa melalui proses perundingan untuk memperoleh kesepakatan para pihak dibantu oleh mediator*".

<sup>19</sup> Joko Sriwidodo, "Penal Mediation in the Dispute Settlement of Traffic Accidents in Indonesia" II, no. 22 (2014): 27–35.

Secara konseptual mediasi yang ideal menempatkan pihak ketiga netral (mediator profesional seperti advokat, akademisi, atau mediator bersertifikat) untuk membantu para pihak mencapai kesepakatan. Namun dalam praktik di lapangan, perjanjian damai di Unit Laka Lantas sering dilakukan tanpa mediator profesional, bahkan hanya di bawah pengawasan penyidik. Hal ini menimbulkan kesenjangan antara teori mediasi perdata yang menekankan netralitas mediator, dengan praktik di lapangan yang lebih bersifat administratif. Ketiadaan mediator profesional juga berpotensi menimbulkan ketidakseimbangan posisi tawar (*inequality of bargaining power*) antara pelaku dan korban.

Meskipun kecelakaan lalu lintas dapat mengandung unsur pidana, namun ketika tidak terdapat unsur kelalaian berat atau kedua pihak telah mencapai kesepakatan damai terkait ganti rugi, maka perkaranya bergeser menjadi ranah perdata. Fokusnya bukan lagi pada pelanggaran terhadap kepentingan umum, tetapi pada pemulihan kerugian individu (restorasi hak). Jembatan logis yang menghubungkan hal ini adalah prinsip "*restitutio in integrum*", yakni mengembalikan keadaan korban ke kondisi semula melalui ganti rugi. Penelitian ini berpijak pada pandangan bahwa perjanjian damai dalam kecelakaan lalu lintas adalah bentuk implementasi hukum perdata bukan pidana karena tujuannya adalah pemulihan, bukan penghukuman<sup>20</sup>.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang lebih mendalam yang dituangkan dalam sebuah skripsi dengan judul:

---

<sup>20</sup> Paramita Prananingtyas Vanniesaa Zhelomita Pane\*, Hendro Saptono, "TINJAUAN YURIDIS PEMBAYARAN KLAIM ASURANSI SECARA EX GRATIA OLEH PT. JASA RAHARJA TERHADAP KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN YANG TIDAK MEMBAYAR SUMBANGAN WAJIB DANA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN (SWDKLLJ)" 8 (2025).

**"ANALISIS YURIDIS PERJANJIAN DAMAI SEBAGAI BENTUK PENYELESAIAN SENGKETA DALAM PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS DITINJAU DARI HUKUM PERDATA (Studi di Unit Laka Lintas Satlantas Polresta Malang Kota)".**

**B. Rumusan Masalah**

Bertitik tolak dari uraian latar belakang masalah sebagaimana telah dipaparkan sebelumnya, penelitian ini kemudian merumuskan sejumlah permasalahan yang menjadi fokus kajian. Adapun permasalahan yang akan dianalisis dan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas melalui mediasi di Polresta Kota Malang?
2. Bagaimana Tingkat keberhasilan hasil mediasi berupa perjanjian damai sebagai alasan untuk menghentikan proses penyidikan atau penuntutan pidana dalam perkara kecelakaan lalu lintas di Polresta Kota Malang?

**C. Tujuan Penelitian**

Selaras dengan rumusan permasalahan yang telah ditetapkan, penelitian ini bertujuan untuk mencapai beberapa sasaran utama. Adapun tujuan yang hendak dicapai melalui pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis dan memahami mekanisme penetapan ganti kerugian dalam perjanjian damai pada perkara kecelakaan lalu lintas yang didasarkan pada penerapan asas kebebasan berkontrak dalam hukum perdata.

2. Menganalisis kekuatan hukum dari perjanjian damai yang disepakati oleh para pihak, khususnya dalam kaitannya dengan penggunaannya sebagai dasar untuk menghentikan proses penyidikan atau penuntutan pidana dalam perkara kecelakaan lalu lintas.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun secara praktis, antara lain:

1. Manfaat Teoretis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran yang bermakna bagi pengembangan kajian ilmu hukum, terutama dalam bidang hukum perdata. Hasil penelitian ini diharapkan mampu menambah dan memperkaya khazanah literatur akademik, sehingga dapat dijadikan sebagai bahan rujukan bagi kalangan akademisi maupun praktisi hukum dalam mengkaji serta memahami dinamika dan potensi konflik norma antara hukum perdata dan hukum pidana yang dapat timbul dalam satu peristiwa hukum yang sama.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih komprehensif kepada masyarakat mengenai kedudukan hukum serta implikasi yuridis dari perjanjian damai yang dibuat dalam perkara kecelakaan lalu lintas. Lebih lanjut hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi aparat penegak hukum, khususnya Kepolisian Negara Republik Indonesia, dalam menangani perkara kecelakaan lalu lintas melalui pendekatan mediasi, sehingga

tercipta kepastian hukum yang tetap berlandaskan pada rasa keadilan. Penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan sebagai rujukan akademis dalam menganalisis dinamika dan potensi konflik norma antara hukum perdata dan hukum pidana, termasuk dalam kaitannya dengan konsep keadilan restoratif, yang dapat muncul dalam satu peristiwa hukum yang sama.

## **E. Metode Penelitian**

### **1. Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Jenis penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris, yang dikenal pula sebagai penelitian sosio-legal. Penelitian ini menitikberatkan pada pengkajian hukum sebagaimana dijalankan dan diterapkan dalam praktik kehidupan bermasyarakat (*das sein* atau *law in action*), sehingga tidak terbatas pada telaah normatif terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan semata (*das sollen* atau *law in the books*). Melalui pendekatan ini, penelitian diarahkan untuk menangkap realitas empiris mengenai bagaimana ketentuan hukum tersebut bekerja dalam konteks sosial yang sesungguhnya. Penelitian ini bertujuan untuk memahami, menggambarkan, dan menganalisis secara faktual proses penyelesaian sengketa kecelakaan lalu lintas melalui mekanisme perjanjian damai sebagaimana diimplementasikan secara nyata di lapangan.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif sebagai kerangka metodologis utama. Pemilihan pendekatan tersebut didasarkan pada tujuan penelitian yang tidak

sekadar mengumpulkan data, melainkan berupaya menggali pemahaman yang utuh, mendalam, dan kontekstual terhadap fenomena hukum yang menjadi fokus kajian. Data yang diperoleh bersifat deskriptif, yang disajikan melalui pemaparan naratif berupa rangkaian kata-kata, temuan hasil pengamatan di lapangan, serta penelaahan terhadap berbagai dokumen yang memiliki keterkaitan dengan objek penelitian. Keseluruhan data tersebut selanjutnya dianalisis dengan metode kualitatif, sehingga memungkinkan peneliti untuk menelusuri proses, menafsirkan makna, serta memahami konteks sosial dan yuridis yang melingkupi pelaksanaan mediasi penal oleh aparat kepolisian dalam penanganan perkara kecelakaan lalu lintas secara lebih mendalam dan komprehensif.

## **2. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini akan dilaksanakan pada lokasi yang menjadi fokus studi kasus, yaitu di Unit Kecelakaan Lalu Lintas (Unit Laka Lantas) pada Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resor Kota (Polresta) Malang Kota.

Pemilihan lokasi ini didasarkan pada pertimbangan bahwa Unit Laka Lantas Satlantas Polresta Malang Kota merupakan institusi penegak hukum yang berada di garda terdepan dan memiliki kewenangan utama dalam penanganan pertama, serta fasilitasi penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Malang. Lokasi ini merupakan sumber data primer yang paling relevan dan representatif untuk memperoleh informasi yang mendalam sesuai dengan judul penelitian.

## **3. Jenis dan Sumber Data**

Untuk memperoleh data yang akurat dan komprehensif, penelitian ini menggunakan dua jenis sumber data, yaitu:

- a. Data Primer, yaitu data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama di lokasi penelitian. Data primer dalam penelitian ini meliputi:
- 1) Hasil wawancara mendalam dengan narasumber yang telah ditentukan.
  - 2) Hasil observasi atau pengamatan langsung terhadap proses penanganan perkara dan suasana di lingkungan Unit Laka Lantas Satlantas Polresta Malang Kota.
- b. Data Sekunder, yakni data yang diperoleh melalui kegiatan studi kepustakaan serta penelusuran dan penelaahan terhadap berbagai dokumen yang telah tersedia. Data sekunder dalam penelitian ini berperan sebagai data pendukung yang melengkapi data primer, sekaligus memperkuat landasan analisis yang dilakukan oleh peneliti. Jenis data ini mencakup bahan hukum yang bersifat mengikat (*authoritative sources*), antara lain ketentuan peraturan perundang-undangan yang relevan dengan objek kajian, seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) serta Undang-Undang yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di samping itu, data sekunder juga meliputi berbagai sumber tertulis lain yang memiliki keterkaitan dengan topik penelitian, yang selanjutnya akan diuraikan secara lebih rinci pada bagian berikut:
- 1) **Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*)** Sebagai landasan hukum materiil utama yang mengatur hubungan privat antara pelaku dan korban:
    - a) **Pasal 1320:** Mengatur tentang empat syarat sahnya perjanjian (*sepakat, cakap, hal tertentu, sebab yang halal*). Pasal ini digunakan untuk menguji keabsahan "Surat Perjanjian Damai" yang dibuat di hadapan penyidik.
    - b) **Pasal 1338 ayat (1):** Mengatur tentang Asas Kebebasan Berkontrak (*Pacta Sunt Servanda*). Pasal ini menjadi dasar legitimasi bagi para pihak untuk menentukan

sendiri nominal ganti rugi sesuai kesepakatan, meskipun berbeda dari standar kerugian riil.

- c) **Pasal 1365:** Mengatur tentang Perbuatan Melawan Hukum (*Onrechtmatige Daad*). Pasal ini menjadi dasar timbulnya kewajiban bagi pelaku (penabrak) untuk mengganti kerugian materiil maupun imateriil kepada korban akibat kesalahannya.
  - d) **Pasal 1851:** Mengatur definisi Perdamaian (*Dading*), yaitu persetujuan untuk mengakhiri suatu perkara yang sedang bergantung atau mencegah timbulnya perkara.
  - e) **Pasal 1858:** Mengatur tentang kekuatan hukum perjanjian damai yang setara dengan putusan hakim yang berkekuatan hukum tetap (*inkracht*).
- 2) **Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)** Sebagai *lex specialis* yang mengatur peristiwa hukum kecelakaan lalu lintas:
- a) **Pasal 234 ayat (1):** Menegaskan tanggung jawab pengemudi/pemilik kendaraan yang lalai untuk mengganti kerugian pihak lain.
  - b) **Pasal 235 ayat (1):** Mewajibkan pengemudi/pemilik kendaraan untuk memberikan bantuan biaya pengobatan bagi korban cedera, serta santunan bagi korban meninggal dunia.
  - c) **Pasal 236:** Mengatur kewajiban ganti rugi atas kerusakan benda/kendaraan.
- 3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Sebagai landasan kewenangan diskresi kepolisian. Pasal 18 ayat (1) tentang Memberikan wewenang kepada pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk

bertindak menurut penilaiannya sendiri (*diskresi*) demi kepentingan umum, yang dalam konteks ini adalah memfasilitasi perdamaian.

Keseluruhan kerangka hukum di atas digunakan secara integratif untuk menganalisis keabsahan perjanjian damai dari sisi perdata, serta efektivitasnya sebagai instrumen penyelesaian perkara di tingkat kepolisian.

#### 4. Teknik Pengumpulan Data

Proses pengumpulan data dalam penelitian ini akan dilakukan melalui tiga teknik utama:

- a. Wawancara (*Interview*), Teknik pengumpulan data utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan pola semi-terstruktur. Peneliti menggunakan pedoman wawancara (*interview guide*) yang memuat sejumlah pertanyaan pokok sebagai acuan. Wawancara tetap dilaksanakan secara fleksibel agar peneliti dapat menggali informasi secara lebih luas dan mendalam sesuai dengan respons, pengalaman, serta konteks yang disampaikan oleh narasumber.

Pemilihan narasumber dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yakni penentuan informan berdasarkan kriteria dan pertimbangan tertentu yang dinilai memiliki pengetahuan, pengalaman, dan keterkaitan langsung dengan fokus penelitian. Narasumber yang diwawancarai adalah Penyidik atau Penyidik Pembantu pada Unit Laka Lantas Satuan Lalu Lintas Polresta Malang Kota yang secara langsung terlibat dan berperan dalam pelaksanaan proses mediasi pada perkara kecelakaan lalu lintas.

- b. Observasi (*Observation*), Peneliti akan melakukan observasi non-partisipan, yaitu mengamati secara langsung proses dan aktivitas di lokasi penelitian tanpa terlibat di dalamnya. Objek observasi meliputi alur pelayanan, interaksi antara petugas dengan para pihak, serta suasana umum di Unit Laka Lantas Satlantas Polresta Malang Kota.
- c. Studi Dokumen, Teknik ini digunakan untuk mengumpulkan data sekunder dengan cara menelaah dan menganalisis peraturan perundang-undangan, buku, jurnal, serta dokumen-dokumen lain yang relevan dengan topik penelitian.

## 5. Teknik Analisis Data

Data kualitatif yang diperoleh melalui wawancara, observasi, serta studi dokumentasi selanjutnya dianalisis dengan menggunakan model analisis interaktif yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman. Model analisis ini memandang proses analisis data sebagai rangkaian kegiatan yang saling berkaitan dan berlangsung secara berkesinambungan sejak tahap pengumpulan data hingga penarikan kesimpulan akhir. Adapun tahapan analisis data tersebut meliputi tiga alur kegiatan utama, yaitu:

- a. Reduksi Data (*Data Reduction*): Reduksi data merupakan proses seleksi dan pemusatan perhatian terhadap data mentah yang diperoleh dari catatan lapangan maupun transkrip wawancara. Pada tahap ini, peneliti melakukan penyederhanaan, pengelompokan, serta transformasi data dengan cara merangkum, melakukan pengkodean, dan menyisihkan data yang tidak relevan dengan fokus penelitian.
- b. Penyajian Data (*Data Display*): Penyajian data dilakukan dengan menyusun data yang telah direduksi ke dalam bentuk yang terorganisasi, seperti uraian naratif, tabel, matriks, atau bagan. Tahap ini bertujuan untuk memudahkan peneliti dalam

memahami keseluruhan temuan penelitian, serta mengidentifikasi pola, hubungan, dan kecenderungan yang muncul dari data yang dianalisis.

- c. **Penarikan Kesimpulan/Verifikasi (*Conclusion Drawing/Verification*):** Penarikan kesimpulan dilakukan secara bertahap sejak awal proses pengumpulan data dengan mencari makna, pola, dan penjelasan terhadap fenomena yang diteliti. Kesimpulan sementara yang diperoleh kemudian diverifikasi secara terus-menerus melalui pengecekan dan perbandingan dengan data empiris yang ada di lapangan hingga tahap akhir penelitian, sehingga diperoleh kesimpulan yang valid, kokoh, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

## **6. Hasil Penelitian Terdahulu**

Penelitian mengenai penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas melalui pendekatan non-litigasi telah banyak dilakukan, namun masing-masing menampilkan fokus dan sudut pandang yang berbeda. Iskandar (2019) dalam penelitiannya mengenai Mediasi Penal sebagai Alternatif Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas di Polres Pasuruan menemukan bahwa mediasi penal menjadi pilihan utama karena dinilai cepat, murah, dan mampu memenuhi kebutuhan pemulihan para pihak. Dalam hasil penelitian polisi berperan sebagai fasilitator administratif, bukan mediator substantif. Temuan ini menjadi relevan bagi penelitian ini karena turut menggambarkan posisi polisi dalam penyelesaian sengketa,

meskipun penelitian tersebut lebih berfokus pada mediasi penal dalam konteks pidana, bukan pada perjanjian damai sebagai perbuatan hukum perdata<sup>21</sup>.

Selanjutnya Redha Rizky (2024) dalam Jurnal Mahkamah meneliti kedudukan perjanjian damai dalam sengketa perdata. Hasilnya menunjukkan bahwa perjanjian damai memiliki kekuatan hukum setara dengan putusan pengadilan. Temuan ini sejalan dengan fokus penelitian saya, yaitu menegaskan status hukum perjanjian damai sebagai cara penyelesaian perdata. Perbedaan utamanya ada pada Redha bersifat umum pada sengketa perdata tanpa khusus membahas kecelakaan lalu lintas, sedangkan penelitian saya menitikberatkan kasus kecelakaan di Malang<sup>22</sup>.

Kemudian Simanungkalit dkk. (2025) dalam *Innovative: Journal of Social Science Research* membahas pertanggungjawaban perdata akibat kecelakaan lalu lintas secara normative. Mereka menemukan bahwa KUHPperdata mengutamakan asas kesalahan sedangkan UU LLAJ lebih mengarah pada sanksi administratif dan pidana, sehingga terdapat “kekosongan hukum” dalam mekanisme perdata. Persamaannya adalah penelitian ini juga menitikberatkan pada aspek perdata kecelakaan lalu lintas (tanggung jawab perdata korban). Bedanya, kajian mereka bersifat analisis perundang-undangan dan tidak secara eksplisit membahas perjanjian damai atau proses mediasi yang digunakan pihak swasta<sup>23</sup>.

Dalam skripsi UIN Khas Finni (2025) meneliti kekuatan surat perjanjian damai dalam perkara kecelakaan lalu lintas dari perspektif pidana. Ia menemukan bahwa adanya

---

<sup>21</sup> Eko Iskandar\*, “Mediasi Penal Sebagai Alternatif Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas Di POLRES Pasuruan,” *Airlangga Development Journal* 1, no. 2 (2019): 104, <https://doi.org/10.20473/adj.v1i2.18015>.

<sup>22</sup> Redha Rizky, “Kedudukan Perjanjian Damai Dalam Penyelesaian Perkara Perdata” 1, no. 4 (2024).

<sup>23</sup> Meldasyela Br Simanungkalit, Thea Farina, and Satriya Nugraha, “Tanggung Jawab Perdata Dalam Kecelakaan Lalu Lintas : Studi Normatif Perbandingan KUH Perdata Dan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkatan Jalan” 5 (2025): 4275–90.

perjanjian damai dapat menjadi faktor yang meringankan pidana terdakwa. Meskipun kasusnya sama (kecelakaan lalu lintas), ini berbeda dengan penelitian perdata saya: Finni fokus pada dampak penal (pengurangan hukuman), sementara saya menyoroti mekanisme dan konsekuensi ganti rugi perdata bagi korban<sup>24</sup>.

Skripsi ini memiliki kesamaan dengan jurnal yang ditulis oleh Ghanda Novidiningrat Gunawan (2020) apabila ditinjau dari objek kajiannya, yakni mengenai penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas yang dilakukan pada tingkat kepolisian melalui mekanisme perdamaian antara para pihak. Kedua penelitian tersebut sama-sama menggunakan pendekatan yuridis empiris dengan menjadikan praktik penanganan perkara di Unit Laka Lantas sebagai fokus utama analisis. Skripsi ini maupun jurnal tersebut sama-sama menempatkan realitas pelaksanaan penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di lapangan sebagai sumber utama pengkajian.

Adapun perbedaan mendasar antara skripsi ini dengan jurnal tersebut terletak pada perspektif dan kerangka hukum yang digunakan dalam menganalisis perdamaian. Jurnal karya Ghanda Novidiningrat Gunawan secara tegas memposisikan perdamaian sebagai bagian dari mekanisme mediasi penal dalam sistem hukum pidana, dengan bertumpu pada konsep keadilan restoratif serta dasar kewenangan kepolisian sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Kepolisian dan Surat Edaran Kapolri. Sebaliknya pada skripsi ini secara konsisten memandang perdamaian sebagai perjanjian damai (*dading*) yang dianalisis dari sudut pandang hukum perdata. Analisis difokuskan pada penerapan asas kebebasan

---

<sup>24</sup> PHBAH ZINA and S W BAHTIAR, "ANALISIS YURIDIS KEKUATAN SURAT PERJANJIAN DAMAI ANTARA PELAKU DAN KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS SEBAGAI PERTIMBANGAN HAKIM DALAM MENETAPKAN PUTUSAN (Studi Putusan Nomor 2/Pid.Sus/2024/PN Amp)," *Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam*, 2024, [http://digilib.uinkhas.ac.id/36123/1/SHOFIYATUL\\_WIDAD\\_BAHTIAR\\_S20191176.pdf](http://digilib.uinkhas.ac.id/36123/1/SHOFIYATUL_WIDAD_BAHTIAR_S20191176.pdf).

berkontrak, pemenuhan syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara, serta kekuatan mengikat perjanjian berdasarkan ketentuan Pasal 1338 dan Pasal 1858 KUHPerdara<sup>25</sup>.

Secara keseluruhan penelitian-penelitian terdahulu tersebut memperlihatkan bahwa meskipun penyelesaian sengketa kecelakaan lalu lintas melalui mekanisme damai telah banyak dibahas, masih terdapat ruang kajian khusus terkait analisis yuridis perjanjian damai sebagai instrumen hukum perdata serta kedudukan polisi sebagai pencatat fakta hukum, yang menjadi fokus utama penelitian ini.

## **7. Sistematika Penulisan**

### **Bab I : Pendahuluan**

Berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

### **Bab II : Tinjauan Pustaka dan Landasan Teori**

Membahas teori tentang perjanjian damai, konsep perdamaian dalam hukum perdata dan pidana, kedudukan perjanjian damai dalam hukum, serta kajian penelitian terdahulu sebagai dasar analisis.

### **Bab III : Hasil Penelitian dan Pembahasan**

---

<sup>25</sup> Ghanda Novidingrat Gunawan, "PENYELESAIAN PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS MELALUI MEDIASI PENAL PADA SATUAN LALU LINTAS KEPOLISIAN RESOR PASAMAN BARAT," *Unes Journal of Swara Justisia* 4, no. 3 (2020): 222–29.

Memaparkan hasil penelitian lapangan, studi kasus, data wawancara, serta analisis mengenai praktik perjanjian damai dalam kecelakaan lalu lintas ditinjau dari hukum perdata dan pidana.

#### Bab IV : Penutup

Berisi kesimpulan penelitian sebagai jawaban dari rumusan masalah, serta saran yang ditujukan bagi masyarakat, akademisi, dan aparat penegak hukum.

