

BAB III PEMBAHASAN

3.1 Hubungan Hukum Antara Rumah Sakit Dengan Penyedia Jasa Ambulans

Dalam hubungan hukum melekat hak dan kewajiban kepada para pihak didalamnya. Hubungan hukum tersebut merupakan hubungan yang diatur dan diakui oleh hukum sehingga apabila terjadi pertentangan di dalam hubungan hukum terdapat akibat-akibat hukum dan prosedur penyelesaian sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.²⁵

Melalui perjanjian terciptalah perikatan atau hubungan hukum yang menimbulkan hak dan kewajiban kepada masing-masing pihak yang membuat perjanjian. Dengan kata lain, para pihak terikat untuk mematuhi perjanjian yang telah mereka buat tersebut. Dalam hal ini fungsi perjanjian sama dengan perundang-undangan tetapi hanya berlaku khusus terhadap para pembuatnya saja.²⁶

Hubungan hukum antara Rumah Sakit dengan Ambulans terjadi apabila rumah sakit memberikan perintah kepada jasa ambulans untuk mengangkut pasien. Hubungan ini merupakan hubungan pribadi karena didasarkan atas kepercayaan dari rumah sakit terhadap jasa ambulans.

Transaksi ini adalah perjanjian yang dibuat oleh Jasa Ambulans/sopir ambulans dan rumah sakit berupa hubungan hukum yang melahirkan hak dan kewajiban kedua belah pihak. Objek dari perjanjian ini adalah berupa upaya untuk memberi keamanan dan keselamatan pada pasien dan pengguna jalan dalam menjalankan tugasnya. ²⁷

Dalam hakikatnya, Hubungan Rumah Sakit dengan Penegemudi ambulans dibagi menjadi 2 (dua) yaitu : Rumah Sakit Swasta (RSS) dan Rumah Sakit Pemerintah (RSP). Dimana, RSS ada karena suatu perjanjian kerja antara majikan dan pekerja yang diambil berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 yang menyatakan bahwa, “Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja, yang mempunyai unsur pekerjaan, upah, dan perintah.”

Rumah Sakit Pemerintah (RSP) timbul dari Aparatur Sipil Negara (ASN) dan juga Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja (PPPK) yang di dasarkan pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Aparatur Sipil Negara (ASN). Dalam Pasal 1 ayat (1) dijelaskan bahwa “ Aparatur Sipil Negara yang selanjutnya disingkat ASN adalah profesi bagi pegawai negeri sipil dan pegawai pemerintah dengan perjanjian kerja yang bekerja pada instansi pemerintah.” Kemudian untuk Pasal 1 ayat (4) menjelaskan bahwa “ Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja yang selanjutnya disingkat (PPPK) adalah warga negara Indonesia yang memenuhi syarat tertentu, yang diangkat berdasarkan perjanjian kerja untuk jangka waktu tertentu dalam rangka melaksanakan tugas pemerintah.”

²⁵ Ika Kartika Sari, 2007, *Hubungan Hukum antara penerbit dan pemegang Hak Cipta Dalam perbanyakan buku Tinjauan Yuridis pelaksanaan perjanjian penerbitan buku pada penerbit di Kota Yogyakarta*, Yogyakarta, Universitas Cokroaminoto, h. 54.

²⁶ Anshori Ghofur Abdul, 2006, *Pokok-pokok Perjanjian Islam di Indonesia*, Yogyakarta, Citra Media, h. 6-9.

²⁷ Abdul Khakim, 2014, *Dasar-dasar hukum ketenagakerjaan Indonesia*, Bandung, PT.Citra Aditya Bakti, h.

Rumah sakit sebagai penyelenggara pelayanan kesehatan mempunyai hak-hak dan kewajiban-kewajiban dalam hubungan hukum perjanjian terapeutik dengan pasien sebagaimana yang diatur dalam UU Rumah Sakit Nomor 44 Tahun 2009, yaitu dalam Pasal 30 menyatakan Hak-Hak Rumah Sakit, yaitu :

1. Menentukan jumlah, jenis dan kualifikasi sumber daya manusia sesuai dengan kualifikasi rumah sakit;
2. Menerima imbalan jasa pelayanan serta menentukan renumerasi, insentif dan penghargaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
3. Melakukan kerja sama dengan pihak lain dalam rangka mengembangkan pelayanan;
4. Menerima bantuan dari pihak lain sesuai dengan ketentuan;
5. Menggugat pihak yang mengakibatkan kerugian;
6. Mendapatkan perlindungan hukum dalam melaksanakan pelayanan kesehatan;
7. Mempromosikan layanan kesehatan yang ada di rumah sakit sesuai dengan ketentuan perundang-undangan;
8. Mendapatkan insentif pajak bagi rumah sakit publik dan rumah sakit yang ditetapkan sebagai rumah sakit pendidikan.²⁸

Kewajiban Rumah Sakit, Pasal 19 UU Rumah Sakit Nomor 44 Tahun 2009, yaitu :

1. Memberikan informasi yang benar tentang pelayanan rumah sakit kepada masyarakat.
2. Memberikan pelayanan kesehatan yang aman, bermutu, antidiskriminasi dan efektif dengan mengutamakan kepentingan pasien sesuai dengan standar pelayanan rumah sakit;
3. Memberikan pelayanan gawat darurat kepada pasien sesuai dengan kemampuan pelayanannya;
4. Berperan aktif dalam memberikan pelayanan kesehatan pada bencana sesuai dengan kemampuan pelayanannya;
5. Menyediakan sarana dan pelayanan bagi masyarakat tidak mampu/ miskin;
6. Melaksanakan fungsi sosial antara lain dengan memberikan fasilitas pelayanan pasien tidak mampu/miskin, pelayanan gawat darurat tanpa uang muka, ambulans gratis, pelayanan korban bencana dan kejadian luar biasa, atau bakti sosial bagi misi kemanusiaan;
7. Membuat, melaksanakan dan menjaga standart mutu pelayanan kesehatan di rumah sakit sebagai acuan dalam melayani pasien;
8. Menyelenggarakan rekam medik;
9. Menyediakan sarana dan prasarana umum yang layak antara lain sarana ibadah, parker, ruang tunggu, sarana untuk orang cacat, wanita menyusui, anak-anak, usai lanjut;
10. Melaksanakan sistem rujukan;
11. Menolak keinginan pasien yang bertentangan dengan standar profesi dan etika serta peraturan perundang-undangan;
12. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai hak dan kewajiban pasien.
13. Menghormati dan melindungi hak-hak pasien;
14. Melaksanakan etika rumah sakit;
15. Memiliki sistem pencegahan kecelakaan dan penanggulangan bencana;

²⁸ Eman Suparman, 2005, *Tanggung Jawab Hukum dan Etika Profesi Tenaga Kesehatan*, Malang, h. 11-15.

16. Melaksanakan program pemerintah di bidang kesehatan baik secara regional maupun nasional;
17. Membuat daftar tenaga medis yang melakukan praktek kedokteran atau kedokteran gigi dan tenaga kesehatan lainnya;
18. Menyusun dan melaksanakan peraturan internal rumah sakit/*hospital Laws*
19. Melindungi dan memberikan bantuan hukum bagi semua petugas rumah sakit dalam melaksanakan tugas;
20. Memberlakukan seluruh lingkungan rumah sakit, kawasan tanpa rokok.

3.2 Tanggung gugat Rumah Sakit Terhadap Pemberian Jasa Ambulans Yang Mengalami Kecelakaan

Istilah tanggung gugat, merupakan istilah yang baru berkembang untuk meminta pertanggung jawaban seseorang karena kelalaiannya menimbulkan kerugian bagi pihak lain. Ada beberapa pernyataan yang mengemukakan bahwa dalam hukum pidana ada tanggung jawab pidana dan dalam hukum perdata ada tanggung gugat perdata.

Kemungkinan kondisi ini disebabkan dalam hukum pidana tidak ada gugatan tetapi tuntutan oleh penuntut umum sedangkan dalam hukum perdata ada gugatan oleh penggugat terhadap tergugat sehingga dalam hukum perdata dikatakan ada tanggung gugat. Terkait konsepsi tanggung gugat ini kita dapat menelaah pendapat Peter Mahmud Marzuki. Yang mengatakan, bahwa pengertian tanggung jawab dalam arti *liability* diartikan sebagai tanggung gugat yang merupakan terjemahan dari *liability/aansprakelijkheid*, bentuk spesifik dari tanggung jawab.²⁹

Menurutnya, pengertian tanggung gugat merujuk kepada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu bentuk kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum atau tindakan hukum. Seseorang misalnya harus membayar ganti kerugian kepada orang atau badan hukum lain karena telah melakukan perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige daad*) sehingga menimbulkan kerugian bagi orang atau badan hukum lain tersebut.

Menurut Agus Yudha Hernoko, tanggung gugat adalah suatu rangkaian untuk menanggung kerugian yang diakibatkan karena kesalahan atau resiko.³⁰ Hal tersebut juga dijelaskan oleh Y. Sogar Simamora, bahwa tanggung gugat tidak hanya berupa ganti kerugian, namun juga pemulihan kepada keadaan semula yang intinya dari suatu perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige daad*), yaitu tidak ada hubungan kontratual antara pihak dengan pihak lainnya. Perbuatan melanggar hukum terjadi apabila salah satu pihak merugikan pihak lain dengan suatu kesengajaan ataupun ketiksengajaan dan menimbulkan kerugian pada salah satu pihak.³¹

Menurut J.H.Nieuwenhuis, tanggung gugat timbul karena adanya perbuatan melanggar hukum (*onrechtmatige daad*) dan merupakan (*oorzaak*) timbulnya kerugian. Sedangkan pelakunya bersalah

²⁹ Peter Mahmud Marzuki, h. 32.

³⁰ Agus Yudha Hernoko, 2010, *Kuliah Teori-teori Tanggung Jawab Hukum dan Tanggung Gugat*, Progam Studi Doktor Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, h. 42-45.

³¹ Yohanes Sogar Simamora, *Op.Cit.*, h.113.

(*schuld*), maka orang itu harus bertanggung gugat atas kerugian tersebut. Hal ini selaras dengan pendapat Marthalena Pohan, yang mengemukakan suatu tanggung gugat karena ada suatu kesalahan. Dengan demikian setiap kewenangan yang sah baik bersumber dari undang-undang maupun perjanjian, dapat menimbulkan tanggung jawab pada pengembalian tugas atau kewajiban itu.

3.2.1 Macam-macam jenis tanggung gugat :

a. *Contractual Liability*

Tanggung gugat jenis ini muncul karena adanya ingkar janji, yaitu tidak dilaksanakannya suatu kewajiban (prestasi) atau tidak dipenuhinya suatu hak pihak lain sebagai akibat adanya hubungan kontraktual.

b. *Liability in Tort*

Tanggung gugat jenis ini merupakan tanggung gugat yang tidak didasarkan atas *contractual obligation* tetapi atas perbuatan melawan hukum. Pengertian melawan hukum tidak hanya terbatas pada perbuatan yang berlawanan dengan hukum, maupun kewajiban hukum diri sendiri atau kewajiban hukum orang lain saja tetapi juga yang berlawanan dengan kesusilaan yang baik dan berlawanan dengan ketelitian yang patut dilakukan dalam bersosial dengan orang lain atau benda orang lain.

c. *Strict Liability*

Tanggung gugat jenis ini sering disebut tanggung gugat tanpa kesalahan (*liability without fault*) mengingat seseorang harus bertanggung jawab meskipun tidak melakukan kesalahan apa-apa, baik yang bersifat intensional, *recklessness*, ataupun *negligence*. Tanggung gugat seperti ini biasanya berlaku bagi *product sold* atau *article of commerce*, dimana atasan harus membayar ganti rugi atas terjadinya kecelakaan akibat sesuatu yang dihasilkannya, kecuali atasannya telah memberikan peringatan akan kemungkinan terjadinya risiko tersebut.

d. *Vicarious Liability*

Tanggung gugat jenis ini timbul akibat kesalahan yang dibuat oleh bawahannya (*subordinate*). Dalam kaitannya dengan pelayanan medik maka rumah sakit (sebagai *employer*) dapat bertanggung gugat atas kesalahan yang dibuat oleh tenaga kesehatan yang bekerja dalam kedudukan sebagai *subordinate*.³²

Dimana di antara jenis-jenis tanggung gugat di atas yang lebih mengarah kepada tulisan ini yakni menggunakan *Vicarious Liability* dimana hal ini timbul akibat kesalahan yang dibuat oleh bawahannya (*subordinate*).

3.2.2 Tuntutan Gugatan Rugi

Bentuk tanggung gugat menurut Pasal 1365 BW ini adalah bentuk tanggung gugat yang menekankan pada faktor kesalahan (*liability based on fault*), sehingga apabila pasal ini dijadikan dasar gugatan, maka pihak yang dirugikan mempunyai kewajiban untuk membuktikan adanya kesalahan

³² nursingkendal.blogspot.com

yang menimbulkan kerugian itu. Pada perbuatan melanggar hukum berlaku syarat bahwa secara umum penggugat harus dapat membuktikan adanya kerugian yang diderita adalah merupakan akibat dari perbuatan melanggar hukum yang dilakukan oleh tergugat. Hal ini selaras dengan ketentuan Pasal 163 HIR, 183 Rbg dan 1865 BW.

Dalam ketentuan Pasal 1365 BW, dalam hal ini seseorang harus bertanggung gugat atas kerugian orang lain, jika:

a. Adanya suatu perbuatan

Suatu perbuatan melanggar hukum diawali oleh suatu perbuatan dari pelaku. Umumnya diterima anggapan bahwa dengan perbuatan disini dimaksudkan, baik berbuat sesuatu maupun tidak berbuat sesuatu, misalnya tidak berbuat sesuatu, dimaksudkan, baik berbuat sesuatu, padahal dia mempunyai kewajiban hukum untuk membuatnya kewajiban mana timbul dari ketentuan hukum yang berlaku (sebab ada pula kewajiban yang timbul dari ketentuan hukum yang berlaku yang timbul dari suatu perjanjian). Karena itu, terhadap perbuatan melanggar hukum, tidak ada unsur “persetujuan atau kata sepakat” dan tidak juga unsur “causa” yang diperbolehkan” sebagaimana yang terdapat dalam kontrak.³³

b. Perbuatan tersebut bersifat melanggar hukum

Perbuatan yang dilakukan tersebut haruslah melanggar hukum. Sebagaimana telah dijelaskan di atas, bahwa perbuatan melanggar hukum tidak hanya melanggar ketentuan hukum yang tertulis, namun juga ketentuan yang tidak tertulis. Hal tersebut meliputi:

- 1) Melanggar hak orang lain;
- 2) Bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku;
- 3) Bertentangan dengan kesusilaan;
- 4) Bertentangan kecermatan yang harus diindahkan dalam lalu lintas masyarakat terhadap diri dan barang orang lain.

c. Adanya kerugian kepada pihak lain

Adanya kerugian (*schade*) bagi korban juga merupakan syarat agar gugatan berdasarkan 1365 BW dapat dipergunakan. Berbeda dengan kerugian yang diakibatkan oleh wanprestasi yang hanya mengenal kerugian materiil, maka kerugian karena perbuatan melanggar hukum disamping kerugian materiil, yurisprudensi juga mengakui konsep kerugian *immaterial*, yang juga akan dinilai dengan uang.³⁴

d. Kerugian itu timbul sebagai akibat perbuatan tersebut (hubungan kausal):

Syarat hubungan kausal antara perbuatan melanggar hukum dan kerugian, untuk menentukan apakah antara perbuatan melanggar hukum dan kerugian ada syarat hubungan kausal, prosedur berikut dapat dilakukan, yaitu:

³³ Fuady, Munir, 2001, *Perbuatan Melawan Hukum*, Bandung, Citra Aditya Bakti, h. 10-11.

³⁴ *Ibid*, h.12.

- 1) Pertama harus diselidiki apakah perbuatan dalam hubungan dengan kerugian dapat dinilai sebagai syarat yang sedemikian, sehingga tanpa kerugian tidak akan timbul (*conditio sine qua non*);
 - 2) Kemudian harus dipastikan apakah kerugian itu dianggap sebagai akibat yang wajar diharapkan dari perbuatan melanggar hukum (hubungan *adequat*). Apabila diantara kedua syarat diatas, salah satunya dapat dibuktikan, maka ada hubungan kausal yang cukup antara perbuatan melanggar hukum dan kerugian.
- e. Pelaku tersebut bersalah

Pada Pasal 1365 BW mensyaratkan bahwa orang yang menimbulkan kerugian bertanggung gugat hanya apabila bersalah. Syarat kesalahan dalam Pasal 1365 BW menghendaki bahwa disamping tercelanya perbuatan (sifat melanggar hukum), dapat disesalinya pelaku perbuatan itu (kesalahan) merupakan syarat untuk tanggung gugat. Suatu tindakan dianggap merupakan syarat untuk mengandung unsur kesalahan, sehingga harus bertanggung gugat, jika memenuhi unsur sebagai berikut.³⁵

1. Ada unsur kesengajaan;
2. Ada unsur kelalian (*negligence, culpa*): dan
3. Tidak ada alasan pembenar atau alasan pemaaf (*recht vaardigingsgrond*).

Syarat-syarat diatas yang perlu (*noodzakelijk*) dan secara bersama merupakan syarat yang cukup (*veldoende*) untuk tanggung gugat berdasarkan Pasal 1465 BW.

Dalam BW mengenai ganti rugi pada perbuatan dalam Pasal 1143 BW sampai Pasal 1151 BW terkait wansprestasi. Ganti rugi dapat berupa ganti rugi, biaya, dan bunga. Selain ganti rugi tersebut, di BW juga menyebutkan pemberian ganti rugi terhadap hal-hal sebagai berikut:

1. Ganti rugi untuk perbuatan melanggar hukum (Pasal 1365 BW);
2. Ganti rugi untuk perbuatan yang dilakukan oleh orang lain (Pasal 1366 BW);
3. Ganti rugi untuk pemilik binatang (Pasal 1369 BW);
4. Ganti rugi untuk pemilik gedung yang ambruk (Pasal 1369 BW)
5. Ganti rugi untuk keluarg yang ditunggalkan oleh orang yang dibunuh (Pasal 1370 BW);
6. Ganti rugi karena orang telah luka atau cacat anggota badan (Pasal 1371 BW); dan
7. Ganti rugi karena tindakan penghinaan (Pasal 1371 dengan Pasal 1380 BW).³⁶

Dalam ketentuan perbuatan melanggar hukum yang diatur dalam Pasal 1365 BW, membuka kemungkinan pengajuan berbagai gugatan, yaitu:

- a. Ganti rugi, lazimnya diberikan dalam bentuk sejumlah uang, tetapi lain halnya dengan ganti rugi pada wanprestasi, kemungkinan ganti rugi dalam bentuk lain terbuka bagi debitor;
- b. Pernyataan hukum (*verklaring voor recht*), penggugat dapat menuntut pernyataan hukum bahwa suatu perbuatan tertentu melanggar hukum. Dalam hal ini, tidak isyaratkan telah ada

³⁵ Munir Fuady, *Op. Cit.*, h. 12.

³⁶ *Ibid*, h.135.

perbuatan melanggar hukum dan tergugat bersalah atau telah diderita kerugian tetapi yang diperlukan adalah penggugat berkepentingan atas pernyataan hukum tersebut dan ada ancaman nyata bahwa tergugat akan melakukan perbuatan melanggar hukum; dan

- c. Perintah atau larangan hakim. Atas permintaan penggugat, hakim dapat memerintahkan tergugat untuk mengakhiri keadaan melanggar hukum atau melarang ancaman melanggar hukum. Dalam hal ini, perintah ditujukan pada pelanggaran kewajiban untuk berbuat. Sedangkan larangan diajukan pada pelanggaran kewajiban untuk berbuat. Disini juga larangan itu dan memang ada ancaman nyata bahwa tergugat akan melakukan perbuatan melanggar hukum.

Besarnya ganti rugi yang diminta ataupun yang diterima tidak ditentukan secara tegas dalam KUHPerdota. Pasal 1365 KUHPerdota menentukan kewajiban pelaku perbuatan melawan hukum untuk membayar ganti rugi, namun tidak ada pengaturan lebih lanjut mengenai ganti kerugian tersebut. Selanjutnya Pasal 1371 KUHPerdota memberikan sedikit pedoman untuk itu dengan menyebutkan: “ Menyebabkan luka atau cacat anggota badan seseorang dengan sengaja atau karena kurang hati-hati, memberi hak kepada si korban selain untuk menuntut penggantian biaya pengobatan, juga untuk menuntut penggantian kerugian yang disebabkan oleh luka atau cacat badan tersebut. Juga penggantian kerugian ini dinilai menurut kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak dan menurut keadaan. Ketentuan terakhir ini pada umumnya berlaku dalam hal menilai kerugian yang ditimbulkan oleh suatu kejahatan terhadap pribadi seseorang”.

KUHPerdota tidak dengan tegas atau bahkan tidak mengatur secara rinci tentang ganti rugi tertentu, atau tentang salah satu aspek dari ganti rugi, maka hakim mempunyai kebebasan untuk menerapkan ganti rugi tersebut sesuai dengan asas kepatutan, sejauh hal tersebut memang dimintakan oleh pihak penggugat. Justifikasi terhadap kebebasan hakim ini adalah karena penafsiran kata rugi, biaya dan bunga tersebut sangat luas dan dapat mencakup hampir segala hal yang bersangkutan dengan ganti rugi.³⁷

3.2.3 Tanggung Gugat Hukum Rumah Sakit

Tanggung Gugat dapat diartikan sebagai bentuk partisipasi rumah sakit dalam mengambil suatu keputusan dan memahami keputusannya dengan konsekuensi-konsekuensinya. Tanggung gugat yang dimiliki artinya apabila ada pihak yang menggugat berarti menyatakan siap dan berani menghadapinya. Terutama yang berkaitan dengan kegiatan yang mengatasnamakan pihak Rumah Sakit. Dibidang pelayanan kesehatan,persoalan tanggung gugat terjadi sebagai akibat adanya hubungan hukum antara tenaga medis dan non medis dengan pengguna jasa yang diatur dalam perjanjian.

Pada dasarnya bentuk dari ganti rugi yang pantas dipergunakan ialah uang,oleh karena menurut ahli-ahli hukum perdata maupun yurispudensi,uang merupakan alat paling praktis yang paling sedikit menimbulkan selisih dalam menyelesaikan suatu sengketa. Selain uang masih ada bentuk-bentuk lain yang diperlukan sebagai bentuk ganti rugi yaitu pemulihan keadaan semula dan larangan untuk mengulangi.

³⁷ Dani Amalia Arifin, *Op.Cit.*, h. 3.

Keduanya ini kalau tidak ditepati dapat diperkuat dengan uang paksa. Dimana uang paksa yang dimaksud merupakan bentuk atau wujud ganti rugi.³⁸

Gugatan untuk membayar ganti rugi atas dasar persetujuan atau perjanjian yang terjadi hanya dapat dilakukan bila memang ada perjanjian.³⁹ Dalam tanggung gugat rumah sakit akan timbul perjanjian yang dapat digolongkan sebagai persetujuan untuk melakukan atau berbuat sesuatu. Perjanjian itu terjadi bila rumah sakit membutuhkan jasa ambulans untuk mengantar dan menjemput pasien, dan jasa ambulans memenuhi permintaan rumah sakit untuk mengantar pasien.

Dalam hal ini rumah sakit akan membayar sejumlah honorarium. Sedangkan jasa ambulans sebenarnya harus melakukan prestasi dengan bertanggung jawab atas pasien yang diangkut pada saat diluar Rumah sakit. Tetapi pengangkutan itu tidak selalu mendapat kelancaran di perjalanan sehingga sebagai jasa ambulans hanya mengikatkan dirinya untuk menjalankan sebaik-baiknya kewajibannya sesuai dengan keahlian yang dikuasai. Artinya, dan berjanji akan berupaya untuk tetap menjaga pasien agar tetap aman dan tidak merugikan pengendara lain dalam perjalanan.

Petugas jasa ambulans paling sedikit melibatkan petugas ambulans yang meliputi 1 (satu) orang perawat dan 1 (satu) orang pengemudi. Perawat harus memiliki kemampuan kegawatdaruratan atau kesiapan pada suatu keadaan yang mengancam jiwa dalam medis dasar (trauma dan jantung) dibuktikan dengan sertifikat yang dikeluarkan oleh lembaga yang terakreditasi.⁴⁰

Seorang pengemudi harus memiliki surat izin sebagai pengemudi, minimal kemampuan bantuan dasar (*First Aid*) dan pelatihan *Defensive Driving* bagi pengemudi dibuktikan dengan sertifikat/dokumen terkait yang di keluarkan oleh lembaga yang berwenang.

Pasal 134 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ raya telah mengatur untuk mendahulukan kendaraan tertentu dalam jalan raya. Dalam Pasal tersebut dijelaskan pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai urutan. Pertama, kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas. Kedua, ambulans yang mengangkut orang sakit. Ketiga, kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas dan kendaraan pimpinan lembaga negara serta tamu negara. Keempat, iring-iringan pengantar jenazah dan konvoi atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas kepolisian.

Dalam pasal 135 ayat (1) diatur, kendaraan yang mendapatkan hak utama harus dikawal oleh petugas kepolisian dan /atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan bunyi sirine. Dalam hal ini pengguna rotator, strobe dan sirine diperbolehkan sesuai peruntukannya. Selanjutnya ayat (3) alat pemberi isyarat lalu lintas dan rambu lalu lintas tidak berlaku bagi kendaraan yang mendapatkan hak utama. Ini artinya ambulans dapat prioritas untuk tidak dapat berhenti di lampu merah.

³⁸ Mariam Darus Badruzaman, 1983, KUH Perdata Buku III Tentang Perikatan dengan Penjelasan, Bandung, Alumni, h. 19

³⁹ Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit.*, h. 58.

⁴⁰ *Ibid.*,

Seorang sopir ambulans bertugas untuk mengangkut orang sakit,terluka,atau yang pulih ke rumah sakit,fasilitas kesehatan,atau tujuan lainnya dan melaksanakan berbagai macam kewajiban yang berhubungan dengan pekerjaan utamanya. Beberapa kewajibannya sebagai berikut :

1. Menempatkan pasien pada tandu dan mengisi tandu ke dalam ambulans,biasanya dengan bantuan dari petugas ambulans (pelayanan medis).
2. Mengganti kain pengalas pada tandu.
3. Melakukan pegangan pertama jika diperlukan
4. Melaporkan fakta-fakta yang berhubungan dengan kecelakaan atau kegawatdaruratan kepada petugas rumah sakit atau penegak hukum.

Dalam penyelenggaraan pelayanan, Ambulans terbagi atas 3 (tiga) jenis Ambulans yang terdiri dari:

- a. ambulans Darat
- b. ambulans air
- c. ambulans udara

Penjelasan dari 3 (tiga) jenis Ambulans sebagai berikut :

a. Ambulans Darat

Ambulans Darat adalah Pelayanan jasa digunakan untuk merujuk dan mengevakuasi pasien dengan menggunakan transportasi darat yang telah memiliki izin operasi dan dilengkapi dengan peralatan medis sesuai standar.

Setiap orang, Badan Hukum dan/atau instansi pemerintah yang menyelenggarakan pelayanan Ambulans Kota wajib memiliki Izin Penyelenggaraan Ambulans dari Badan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (“BPTSP”). Izin Penyelenggaraan Ambulans berlaku selama 3 (tiga) tahun dan dapat di perpanjang dengan terlebih dahulu dilakukan sertifikasi ulang. Sertifikasi tersebut diterbitkan oleh Unit Pelayanan Ambulans.

b. Ambulans Air

Ambulans Air adalah Pelayanan jasa digunakan untuk merujuk dan mengevakuasi pasien dengan menggunakan transportasi air yang telah memiliki izin operasi dan di lengkapi dengan peralatan medis sesuai standar.

Setiap orang, Badan Hukum dan/ atau instansi pemerintah yang menyelenggarakan pelayanan Ambulans Air wajib memiliki izin dari instansi yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

c. Ambulans Udara

Ambulans Udara adalah Pelayanan jasa digunakan untuk merujuk dan mengevakuasi pasien dengan menggunakan transportasi udara yang telah memiliki izin operasi dan di lengkapi dengan peralatan medis sesuai standar.

Setiap orang, Badan Hukum dan/ atau instansi pemerintah yang menyelenggarakan pelayanan Ambulans Udara wajib memiliki izin dari instansi yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Jadi, penyelenggara pelayanan ketiga jenis ambulans tersebut harus memiliki izin dari instansi yang berwenang.

Setiap negara memiliki undang-undang yang mengatur tentang pengoperasian kendaraan emergensi. Pengemudi ambulans umumnya dibebaskan dari aturan kecepatan, parkir, larangan menerobos lampu lalu lintas, dan arah jalan. Namun, diatur bahwa jika seorang pengemudi ambulans mengemudikan kendaraannya tanpa memperdulikan keselamatan orang lain, maka harus siap membayar konsekuensinya yang bisa berupa surat tilang, gugatan pengadilan, atau bahkan ditahan untuk beberapa waktu. Berikut adalah beberapa hal yang mencakup peraturan pengoperasian ambulans :

1. Pengemudi ambulans harus memiliki *lisensi* mengemudi yang sah dan harus menyelesaikan program pelatihannya.
2. Hak-hak khusus memperbolehkan pengemudi ambulans untuk tidak mematuhi peraturan ketika ambulans digunakan untuk respon *emergency* atau untuk transportasi pasien darurat. Ketika ambulans tidak dalam respon *emergency*, maka peraturan yang berlaku bagi setiap pengemudi kendaraan non-darurat, juga berlaku untuk ambulans.
3. Walaupun memiliki hak istimewa dalam keadaan darurat, hal tersebut tidak menjadikan pengemudi ambulans kebal terhadap peraturan terutama jika mengemudikan ambulans dengan ceroboh atau tidak memperdulikan keselamatan orang lain.
4. Hak istimewa selama situasi darurat hanya berlaku jika pengemudi menggunakan alat-alat peringatan (*warning devices*) dengan tata cara yang diatur oleh peraturan.
5. Sebagian besar undang-undang memperbolehkan pengemudi kendaraan emergensi untuk:
 - a. Memarkir kendaraannya di manapun, selama tidak merusak hak milik atau membahayakan nyawa orang lain.
 - b. Melewati lampu merah dan tanda berhenti. Beberapa negara mengharuskan pengemudi ambulans untuk berhenti terlebih dahulu saat lampu merah, lalu melintas dengan hati-hati. Negara lain hanya menginstruksikan pengemudi untuk memperlambat laju kendaraan dan melintas dengan hati-hati.
 - c. Melewati batas kecepatan maksimum yang diperbolehkan selama tidak membahayakan nyawa dan hak milik orang lain.
 - d. Mendahului kendaraan lain di daerah larangan mendahului setelah memberi sinyal yang tepat, memastikan jalurnya aman, dan menghindari hal-hal yang membahayakan nyawa dan harta benda.
 - e. Mengabaikan peraturan yang mengatur arah jalur dan aturan berbelok ke arah tertentu, setelah memberi sinyal dan peringatan yang tepat.⁴¹

Apabila terjadi kecelakaan/tabrakan ambulans, sebagian besar peraturan perundangan- undangan yang menyidangkan pengemudi di pengadilan akan mengemukakan dua hal penting. Apakah pengemudi telah memperdulikan keselamatan orang lain selama mengemudi? Dan apakah saat itu panggilan benar-benar dalam keadaan darurat ?.

⁴¹ http://www.academia.edu/36390961/PANDUAN_TRANSPORTASI_AMBULANCE

Pengoperasian kendaraan darurat yang aman dapat dicapai hanya jika alat-alat peringatan dan *sirine emergensi* digunakan dengan tepat dan dengan mengemudikan kendaraan secara difensif/hati-hati. Penelitian menunjukkan bahwa sopir kendaraan lain bisa saja tidak melihat atau mendengar suara ambulans hingga berada dalam jarak 50 sampai 100 kaki. Jadi jangan pernah beranggapan bahwa Anda berada dalam keadaan aman jika sudah menyalakan lampu peringatan dan sirine.⁴²

Sirine adalah alat peringatan audio yang paling banyak digunakan dalam praktek ambulans dan juga paling sering disalahgunakan. Saat menyalakan sirine, pertimbangkan efeknya yang bisa terjadi baik pada pengendara bermotor lainnya, pasien dalam ambulans, maupun pengemudi ambulans itu sendiri. Di bawah ini beberapa aturan penggunaan sirine ambulans gawat darurat.

1. Gunakan sirine secara bijak, dan gunakan hanya ketika perlu. Sirine hanya digunakan jika pengemudi dalam *respon emergency*. Suara sirine yang dinyalakan terus menerus dapat menambah rasa takut dan cemas pasien, dan kondisi pasien dapat memburuk jika mulai timbul stres .
2. Cenderung untuk tidak memberikan jalan pada ambulans jika sirine terlalu sering dinyalakan. Beberapa pengemudi menganggap bahwa ambulans seringkali menyalahgunakan sirine dalam keadaan non-emergensi.
3. Selalu waspada meski sudah membunyikan sirine. Jangan pernah beranggapan bahwa semua pengendara kendaraan bermotor akan mendengar sinyal Anda. Adanya bangunan, pepohonan, dan semak belukar, radiotape dalam mobil dapat menghalangi suara sirine.
4. Bersiaplah terhadap manuver aneh pengemudi lain, karena beberapa pengemudi menjadi panik jika mendengar bunyi sirine.
5. Jangan berada di dekat kendaraan lain lalu membunyikan sirine tiba-tiba. Hal ini dapat menyebabkan pengemudi lain menginjak rem mendadak dan Anda tidak bisa berhenti tepat pada waktunya. Gunakan klakson ketika Anda berada dekat dengan kendaraan di depan Anda.
6. Jangan menggunakan sirine sembarangan, dan jangan digunakan untuk menakuti orang lain. Klakson adalah perlengkapan standar pada setiap ambulans.⁴³

Pengemudi yang berpengalaman menyadari bahwa penggunaan klakson dengan bijak dapat membuka jalur lalu lintas secepat sirine. Petunjuk penggunaan sirine diaplikasikan juga untuk penggunaan klakson. Peralatan Peringatan Visual. Dimanapun ambulans berada di jalan, siang ataupun malam, lampu depan harus selalu dinyalakan. Hal ini dapat meningkatkan jarak pandang kendaraan terhadap pengemudi lain. Ketika ambulans berada pada keadaan emergensi untuk pasien dengan prioritas tinggi, baik dalam perjalanan menuju lokasi kejadian maupun transportasi ke rumah sakit, semua lampu emergensi harus digunakan. Kendaraan harus bisa terlihat dari setiap sudut 360 derajat.

a. Kecepatan dan Keselamatan

⁴² *Ibid.*,

⁴³ Asep Supriadi, *Op.Cit.*, h.71.

- b. Kecepatan yang berlebihan dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya tabrakan.
- c. Kecepatan yang tinggi membutuhkan jarak yang lebih panjang untuk berhenti, sehingga dapat mengakibatkan hal-hal yang tidak diharapkan.

Peraturan di beberapa negara mungkin memperbolehkan untuk tidak mematuhi peraturan lalu lintas dalam keadaan emergensi yang sebenarnya dan dengan memperdulikan keselamatan orang lain. Pengecualian dalam hal ini, mencakup aturan batas kecepatan, lampu merah dan tanda berhenti, dan peraturan lain serta sejumlah batasan larangan. Namun jangan lupa untuk selalu melintasi persimpangan dengan lampu peringatan peringatan, hindari menikung tiba-tiba, dan selalu menyalakan lampu penunjuk arah. Pastikan bahwa pengemudi ambulans dan semua penumpang menggunakan sabuk pengaman saat ambulans sedang berjalan.⁴⁴

3.2.4 Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum (Menurut Pasal 1 ayat (4) Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 2006 tentang Jalan) Jalan umum menurut klasifikasi berdasarkan kelas jalan menurut Pasal 11 Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Sarana Lalu Lintas Jalan, yaitu :

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 1.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton.
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 1.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton.
- c. Jalan kelas IIIA, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 1.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- d. Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 1.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 11.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- e. Jalan kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 1.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

Menurut Pasal 11 UU RI No. 38 Tahun 2004, bagian - bagian pada jalan seperti :

1. Ruang Manfaat Jalan

Ruang manfaat jalan adalah suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi serta ambang pengamannya. Badan jalan meliputi jalur lalu-lintas, dengan atau tanpa

⁴⁴ http://www.academia.edu/36390961/PANDUAN_TRANSPORTASI_AMBULANCE

jalur pemisah dengan bahu jalan, termasuk jalur pejalan kaki. Ambang pengaman jalan terletak di bagian yang paling luar dari manfaat jalan dan dimaksudkan untuk mengamankan bangunan jalan.

2. Ruang Milik Jalan

Ruang milik jalan adalah sejalur tanah tertentu diluar ruang manfaat jalan yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatasi oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan keluasan keamanan pengguna jalan antara lain untuk keperluan pelebaran ruang manfaat jalan pada masa yang akan datang.

3. Ruang Pengawasan Jalan

Ruang pengawasan jalan adalah ruang tertentu yang terletak di luar ruang milik jalan yang penggunaannya diawasi oleh penyelenggara jalan agar tidak mengganggu pandangan pengemudi, konstruksi bangunan jalan apabila ruang milik jalan tidak cukup luas dan tidak mengganggu fungsi jalan.

Kecepatan rencana (VR), pada suatu ruas jalan adalah kecepatan yang dipilih sebagai dasar perencanaan geometrik jalan yang memungkinkan kendaraan-kendaraan bergerak dengan aman dan nyaman dalam kondisi cuaca yang cerah, lalu-lintas yang lengang, dan pengaruh samping jalan yang tidak berarti (Bina Marga, 2004). VR untuk masing masing fungsi jalan dapat ditetapkan.

Menurut Bina Marga tentang standar perencanaan geometri jalan perkotaan Jalur lalu-lintas (2004) adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu-lintas kendaraan yang secara fisik berupa perkerasan jalan. Batas jalur lalu-lintas dapat berupa : Lajur, Bahu, Median, Trotoar, Separator. Lebar jalur ditentukan oleh jumlah dan lebar lajur serta bahu jalan. Menetapkan ukuran lebar lajur dan bahu jalan sesuai dengan kelas jalannya. Lebar jalur minimum adalah 4,5 m, memungkinkan 1 kendaraan, dengan lebar maksimum 1,1 m saling berpapasan. Papasan 1 kendaraan lebar maksimum 1,5 m yang terjadi sewaktu-waktu dapat memanfaatkan bahu jalan.

Lajur adalah bagian jalur lalu-lintas yang memanjang, dibatasi oleh marka lajur jalan, memiliki lebar yang cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor sesuai kendaraan rencana. Kemiringan normal potongan melintang lajur jalan sebesar 1% - 3%. Lebar lajur tergantung pada kecepatan dan kendaraan rencana, yang dalam hal ini dinyatakan dengan fungsi dan kelas jalan seperti yang ditetapkan. Untuk menentukan kemiringan potongan melintang lajur jalan diambil kemiringan rata-rata hasil pengukuran tiap segmen jalan yang diamati, kemiringan dihitung dengan menggunakan Persamaan 1.1.⁴⁵

Alat pemberi isyarat lalu-lintas terdiri dari:

- a. Lampu 3 (tiga) warna, untuk mengatur kendaraan;
- b. Lampu tiga warna terdiri dari warna merah, kuning dan hijau.
- c. Lampu tiga warna dipasang dalam posisi vertikal atau horizontal.
- d. Apabila dipasang secara vertikal, susunan lampu dari atas ke bawah dengan urutan merah, kuning, hijau.
- e. Apabila dipasang secara horizontal, susunan lampu dari kiri ke kanan menurut arah datangnya lalu-lintas dengan urutan merah, kuning, hijau.
- f. Lampu tiga warna dapat dilengkapi dengan lampu warna merah dan/atau hijau yang memancarkan cahaya berupa tanda panah.

Selanjutnya lampu 2 (dua) warna, untuk mengatur kendaraan dan/atau pejalan kaki;

⁴⁵ Asep Supriadi, *Op.Cit.*, h. 58.

- a. Lampu dua warna terdiri dari warna merah dan hijau.
- b. Lampu dua warna dipasang dalam posisi vertikal atau horizontal.
- c. Apabila dipasang secara vertikal, susunan lampu dari atas ke bawah dengan urutan merah, hijau.
- d. Apabila dipasang secara horizontal, susunan lampu dari kiri ke kanan menurut arah datangnya lalu-lintas dengan urutan merah, hijau.⁴⁶

Lampu 1 (satu) warna, untuk memberikan peringatan bahaya kepada pemakai jalan. Lampu satu warna, berwarna kuning atau merah. Lampu satu warna dipasang dalam posisi vertikal atau horizontal. Untuk Penempatan Alat Pemberi Isyarat Lampu, sebagai berikut :

- a. Penempatan alat pemberi isyarat lalu-lintas dilakukan sedemikian rupa, sehingga mudah dilihat dengan jelas oleh pengemudi, pejalan kaki dan tidak merintang lalu-lintas kendaraan.
- b. Alat pemberi isyarat lalu-lintas yang ditempatkan pada persimpangan di sisi jalur lalu-lintas, tinggi lampu bagian yang paling bawah sekurang-kurangnya 3,00 meter dari permukaan jalan .

Menurut Bina Marga (Dinas pekerja Umum dan Penataan Ruang) tahun 1991 tentang Tata Cara Pemasangan Rambu dan Marka Jalan Perkotaan, rambu lalu-lintas adalah alat yang utama dalam mengatur, memberi peringatan dan mengarahkan lalu-lintas. Rambu yang efektif harus memenuhi hal-hal berikut :

1. Memenuhi kebutuhan.
2. Menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan.
3. Memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti.
4. Menyediakan waktu cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon.

Penempatan rambu dilakukan sedemikian rupa, sehingga mudah terlihat dengan jelas bagi pemakai jalan dan tidak merintang lalu-lintas kendaraan atau pejalan kaki. Rambu ditempatkan disebelah kiri menurut arah lalu-lintas, di luar jarak tertentu dari tepi paling luar bahu jalan atau jalur lalu-lintas kendaraan.⁴⁷

Beberapa penyebab kecelakaan yang sering diabaikan pengemudi sehingga berakibat fatal yaitu:

- a. Berkendara dalam keadaan mengantuk

Mengantuk merupakan penyebab dominan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, penyebab mengantuk adalah faktor kelelahan pengemudi saat menempuh jarak yang jauh. Sehingga saat mengemudi jarak jauh sebaiknya menggunakan sebagian waktunya untuk istirahat.

- b. Menggunakan telepon selular saat mengemudi

Mengobrol melalui Handphone sambil mengemudi mobil apalagi sepeda motor bukanlah hal yang baik. Penyebabnya bukan karena mengemudi dengan satu tangan, tapi pecahnya konsentrasi pengemudi.

- c. Mengendarai dengan kecepatan tinggi

Faktor penyebab kecelakaan terbesar diakibatkan kendaraan berjalan dengan kecepatan yang tinggi di mana jalan dan lingkungan sekitarnya seharusnya tidak memperkenalkannya. Kecepatan

⁴⁶ *Ibid.*, h. .63

⁴⁷ <http://repository.unib.ac.id/9151/1/1%1CII%1CIII%1CII-14-daf-FT.pdf>. 09/01/2018 jam 14.48

kendaraan harus disesuaikan dengan keadaan jalan dan kondisi lingkungan pengguna jalan lain. Sebaiknya saat mengemudi memperhatikan rambu lalu lintas yang mengatur kecepatan yang disarankan.

d. Melanggar marka jalan

Melanggar marka jalan sering dilakukan oleh pengemudi kendaraan, hal ini biasa dilakukan ketika ingin menyalip padahal kondisi jalan padat. Pelanggaran ini biasanya pada jalur dua arah, tanpa disadari hal ini membahayakan diri sendiri dan pengemudi lain dari lawan arah yang akan berakibat fatal.

e. Tidak memperhatikan kelaikan kendaraan

Kelaikan kendaraan merupakan hal yang penting dalam berkendara, karena kelaikan kendaraan sering menjadi masalah dalam berkendara misalnya kondisi rem, ban dan kontrol setir. Sebelum berkendara usahakan memeriksa kelaikan kendaraan agar perjalanan aman dan nyaman.

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Jenis-jenis pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi sebagai berikut :

1. Menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, membahayakan lalu lintas yang dapat menimbulkan kerusakan jalanan.
2. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas, marka dan lain-lain (Pasal 175 UULLAJ)
3. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah di terminal (Pasal 176 UULLAJ).
4. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi peralatan berupa ban cadangan, pertolongan pertama pada kecelakaan dan lain-lain (Pasal 178 UULLAJ).
5. Mengemudikan kendaraan bermotor yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas (Pasal 179 UULLAJ).
6. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dipasang tanda nomor ditetapkan Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 180 UULLAJ).
7. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menggunakan Surat Izin Mengemudi (Pasal 181 UULLAJ).
8. Pengguna jalan tidak patuh perintah yang diberikan petugas POLRI (Pasal 181 UULLAJ).
9. Mengemudikan kendaraan bermotor secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain, dipengaruhi suatu keadaan dan dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi jalan (Pasal 183 UULLAJ)
10. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepeda (Pasal 184 UULLAJ).
11. Mengendarai kendaraan bermotor tidak penuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, dll (Pasal 185 UULLAJ).
12. Mengemudikan kendaraan bermotor melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan (Pasal 187 UULLAJ).
13. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), tidak dapat menunjukkan SIM, dan tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala (Pasal 188 UULLAJ).
14. Mengemudikan kendaraan bermotor penumpang yang duduk di samping tidak dikenakan sabuk pengaman (Pasal 189 UULLAJ).

15. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor tidak mengenakan sabuk keselamatan dan menggunakan helm (Pasal 190 UULLAJ).
16. Mengendarai sepeda motor tidak mengenakan helm SNI (Pasal 191 UULLAJ).
17. Mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping mengangkut penumpang lebih dari satu orang (Pasal 191 UULLAJ).
18. Mengemudikan kendaraan bermotor tanpa menyalahkan lampu utama pada siang dan malam hari dalam kondisi tertentu (Pasal 193 UULLAJ).
19. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan belok atau balik arah, tanpa beri isyarat dengan lampu atau tangan (Pasal 194 UULLAJ)
20. Mengemudikan kendaraan bermotor yang akan pindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberi isyarat (Pasal 195 UULLAJ).
21. Mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasan antara Kereta Api (KA) dan jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu Kereta Api (KA) mulai ditutup (Pasal 196 UULLAJ).
22. Mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan (Pasal 197 UULLAJ).
23. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak pasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti parkir/darurat (Pasal 198 UULLAJ).
24. Mengendarai kendaraan tidak bermotor berpegang pada kendaraan bermotor untuk ditarik atau menarik benda (Pasal 199 UULLAJ).
25. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan/lajur kiri, tidak hentikan kendaraan selama menaikkan penumpang, tidak tutup kendaraan selama berjalan (Pasal 300 UULLAJ).
26. Mengendarai kendaraan bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan kelas jalan (Pasal 301 UULLAJ).
27. Mengendarai kendaraan bermotor umum berhenti selain di tempat yang ditentukan, ngerem, turunkan penumpang selain di tempat pemberhentian (Pasal 301 UULLAJ).
28. Mengemudikan mobil barang untuk angkut orang (Pasal 303 UULLAJ).
29. Mengemudikan kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan/turunkan penumpang lain di sepanjang jalan (Pasal 304 UULLAJ).
30. Mengemudikan kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak dipenuhi ketentuan (Pasal 305 UULLAJ).
31. Mengemudikan kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak patuhi tata cara muatan, daya angkut dan dimensi kendaraan (Pasal 306 UULLAJ).
32. Mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dimuati surat muatan dokumen perjalanan (Pasal 307 UULLAJ).
33. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memiliki izin, angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang khusus dan alat berat, dan menyimpang dari izin (Pasal 308 UULLAJ).
34. Tidak asuransikan tanggung jawabnya untuk ganti rugi penumpang, barang, pihak ketiga (Pasal 309 UULLAJ).
35. Tidak asuransikan awak kendaraan dan penumpang (Pasal 303 UULLAJ).

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan sengaja maupun dengan kealpaan, diharuskan untuk mempertanggungjawabkan perbuatan karena kesengajaan atau kealpaan merupakan unsur kesalahan, yang terdapat dalam pasal 316 (1) UULLAJ. Dalam Pasal 316 ayat (1) UULLAJ dapat diketahui pasal-pasal yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas. Pasal 316 ayat (1) adalah:

Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal yang akan dijabarkan ini adalah pelanggaran ;

1. Pasal 174 yang diejelaskan ;

“ (1) Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan.

(2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan.

(3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa izin pada 1 (satu) trayek atau pada beberapa trayek dalam satu kawasan.”

2. Pasal 175 ayat (1) yang dijelaskan ;

“ (1) Izin penyelenggaraan angkutan umum berlaku untuk jangka waktu tertentu. “

3. Pasal 176 yang dijelaskan ;

“ Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a diberikan oleh:

a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

1. trayek lintas batas negara sesuai dengan perjanjian antarnegara;
2. trayek antarkabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi;
3. trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi; dan
4. trayek perdesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi.

b. Gubernur untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

1. trayek antarkota yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
2. trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam satu provinsi; dan
3. trayek perdesaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten dalam satu provinsi.

c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

d. Bupati untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani:

1. trayek perdesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten; dan
2. trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.

- e. Walikota untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kota.
4. Pasal 178 yang dijelaskan ;
 “ Ketentuan lebih lanjut mengenai izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. “
5. Pasal 179 yang dijelaskan ;
 “ (1) Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b diberikan oleh:
- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani:
 - 1. angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) daerah provinsi;
 - 2. angkutan dengan tujuan tertentu; atau
 - 3. angkutan pariwisata.
 - b. Gubernur untuk angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
 - c. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk angkutan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta; dan
 - d. Bupati/Walikota untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/kota.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. “
6. Pasal 180 yang dijelaskan ;
 “ (1) Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c diberikan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan rekomendasi dari instansi terkait.
- (2) Izin penyelenggaraan angkutan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c diberikan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian izin penyelenggaraan angkutan barang khusus dan alat berat diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. “

7. Pasal 181 yang dijelaskan ;
 “ (1) Tarif angkutan terdiri atas tarif Penumpang dan tarif barang.
 (2) Tarif Penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
- a. tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek; dan
 - b. tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek. “
8. Pasal 182 yang dijelaskan ;
 “ (1) Tarif Penumpang untuk angkutan orang dalam trayek terdiri atas:
- a. tarif kelas ekonomi; dan
 - b. tarif kelas non ekonomi.
- (2) Penetapan tarif kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh:
- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota antarprovinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan yang wilayah pelayanannya melampaui wilayah provinsi;
 - b. Gubernur untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam provinsi serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang melampaui batas satu kabupaten/kota dalam satu provinsi;
 - c. Bupati untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam kabupaten serta angkutan perkotaan dan perdesaan yang wilayah pelayanannya dalam kabupaten; dan d. walikota untuk angkutan orang yang melayani trayek angkutan perkotaan yang wilayah pelayanannya dalam kota.
- (3) Tarif Penumpang angkutan orang dalam trayek kelas nonekonomi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. “
9. Pasal 183 yang dijelaskan ;
 “ (1) Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.
- (2) Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b, huruf c, dan huruf d ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum. “

10. Pasal 184 yang dijelaskan ;
“ Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 181 ayat (2) huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum. “
11. Pasal 185 yang dijelaskan ;
“ (1) Angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.

(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian subsidi angkutan Penumpang umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah. “
12. Pasal 186 yang dijelaskan ;
“ Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang. “
13. Pasal 187 yang dijelaskan ;
“ Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh Penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan. “
14. Pasal 188 yang dijelaskan ;
“ Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. “
15. Pasal 189 yang dijelaskan ;
“ Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188. “
16. Pasal 190 yang dijelaskan ;
“ Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika Penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan. “
17. Pasal 191 yang dijelaskan ;
“ Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. “
18. Pasal 192 yang dijelaskan ;
“ (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang.
(2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan.

(3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati.

(4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.
“

19. Pasal 193 yang dijelaskan ;

“ (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim.

(2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami.

(3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati.

(4) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah. “

20. Pasal 194 yang dijelaskan ;

“ (1) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum.

(2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian. “

21. Pasal 195 yang dijelaskan ;

“ (1) Perusahaan Angkutan Umum berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan.

(2) Perusahaan Angkutan Umum berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan.

(3) Perusahaan Angkutan Umum berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan kesepakatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1). “

22. Pasal 196 yang dijelaskan ;
 “ Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, Perusahaan Angkutan Umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. “
23. Pasal 197 yang dijelaskan ;
 “ (1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara angkutan wajib:
 a. memberikan jaminan kepada Pengguna Jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan;
 b. memberikan perlindungan kepada Perusahaan Angkutan Umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum; dan
 c. melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang.
 (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab penyelenggara angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. “
24. Pasal 198 yang dijelaskan ;
 “ (1) Jasa angkutan umum harus dikembangkan menjadi industri jasa yang memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan yang sehat.
 (2) Untuk mewujudkan standar pelayanan dan persaingan yang sehat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah harus:
 a. menetapkan segmentasi dan klasifikasi pasar;
 b. menetapkan standar pelayanan minimal;
 c. menetapkan kriteria persaingan yang sehat;
 d. mendorong terciptanya pasar; dan
 e. mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa angkutan umum.
 (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan dan persaingan yang sehat diatur dengan peraturan pemerintah. “
25. Pasal 199 yang dijelaskan ;
 “ (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167, Pasal 168, Pasal 173, Pasal 177, Pasal 186, Pasal 187, Pasal 189, Pasal 192, dan Pasal 193 dikenai sanksi administratif berupa:
 a. peringatan tertulis;
 b. denda administratif;
 c. pembekuan izin; dan/atau
 d. pencabutan izin.
 (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. “
26. Pasal 300 yang dijelaskan ;
 “ Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf c;
 - b. tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d; atau
 - d. tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e. “
27. Pasal 301 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). “
28. Pasal 302 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). “
29. Pasal 303 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). ”
30. Pasal 304 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). “
31. Pasal 305 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). “
32. Pasal 306 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). “

33. Pasal 307 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah). “
34. Pasal 308 yang dijelaskan ;
 “ Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:
- tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;
 - tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
 - tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c; atau
 - menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173. “
35. Pasal 309 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah). “
36. dan Pasal 313 yang dijelaskan ;
 “ Setiap orang yang tidak mengasuransikan awak Kendaraan dan penumpangnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 237 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah). “

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu kejadian gawat darurat yang memerlukan pertolongan medis sesegera mungkin agar nyawa korban bisa tertolong dengan pertolongan Ambulan dalam pencarian *rute optimum* menuju ke Unit Gawat Darurat (UGD). Hal tersebut yang dapat membantu dalam pencarian *rute optimum*. Untuk mendapatkan *rute optimum* dari lokasi kecelakaan menuju UGD dilakukan pemetaan lokasi sebaran lokasi kecelakaan dengan menggunakan GPS *navigasi* dan didukung dengan data atribut lokasi kecelakaan seperti lokasi, fungsi jalan, alamat, dan lain-lain. Selanjutnya disajikan dalam bentuk sebuah aplikasi menggunakan *Microsoft Visual Studio*.

Menurut Pasal 1 ayat (24) Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, 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.

Untuk menekan angka kecelakaan lalu-lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya ke depan diarahkan pada penanggulangan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.

Menurut Warpani, di Indonesia penyebab utama besarnya angka kecelakaan adalah faktor manusia, baik karena kelalaian, keteledoran maupun kelengahan para pengemudi kendaraan dan pengguna jalan lainnya dalam berlalu-lintas atau sengaja maupun tak sengaja tidak menghiraukan sopan santun dan aturan berlalu lintas di jalan umum. Tingginya angka kecelakaan lalu-lintas dan besarnya biaya kerugian yang diakibatkan oleh banyaknya permasalahan yang dihadapi dalam peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sangat perlu pengamanan serius.⁴⁸

Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Sarana Lalu-lintas Jalan, dinyatakan bahwa :

1. Korban kecelakaan lalu-lintas sebagaimana dimaksud, dapat berupa :

a. Korban mati

Korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.

b. Korban luka berat

Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan.

c. Korban luka ringan

Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam korban mati dan korban luka berat.

Kecelakaan menurut sifatnya juga dapat dijelaskan seperti :

1. Kecelakaan lalu lintas sebagai kejadian yang jarang

Didefinisikan bersifat jarang, karena pada prinsipnya kecelakaan relatif jarang dengan pengertian kecil bila dibandingkan dengan jumlah pergerakan kendaraan yang ada.

2. Kecelakaan lalu-lintas bersifat acak (*random*)

Didefinisikan bersifat acak karena kejadian kecelakaan tersebut dapat terjadi kapan dan dimana saja, tanpa memandang waktu dan tempat. Berdasarkan pengertian ini ada duahal yang berkaitan kejadian kecelakaan yaitu waktu dan lokasi kejadian yang bersifat acak.

3. Kecelakaan lalu-lintas bersifat multifaktor

Didefinisikan bersifat multi faktor, dengan perkataan lain melibatkan banyak faktor. Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan yaitu manusia, kendaraan dan faktor jalan dan lingkungan.⁴⁹

Faktor Penyebab Kecelakaan di jalan raya menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan Pasal 11 Ayat (1), menyatakan bahwa :

“Yang dimaksud dengan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan adalah setiap bentuk tindakan atau kegiatan yang dapat mengganggu fungsi jalan, seperti terganggunya jarak atau sudut pandang, timbulnya hambatan samping yang menurunkan kecepatan atau menimbulkan kecelakaan lalu-lintas, serta terjadinya kerusakan prasarana, bangunan pelengkap, atau perlengkapan jalan. “

⁴⁸ Suwardjoko Warpani, 2001, *Analisis Kota dan Daerah*, Bandung, Penerbit ITB, h.33

⁴⁹ Usman Husaini, dan Purnomo Setiady Akbar, 2011, *Metodologi Penelitian Sosial*, Jakarta, PT. Bumi Aksara, h. 29.

Dalam buku Warpani, kecelakaan disebabkan oleh banyak faktor, tidak sekedar oleh pengemudi yang buruk, atau pejalan yang tidak berhati-hati. Di antara faktor- faktor pokok penyebab kecelakaan adalah kerusakan kendaraan, rancangan kendaraan, cacat pengemudi, permukaan jalan, dan rancangan jalan. Kecelakaan karena rancangan jalan adalah penyebab kecelakaan-kecelakaan sebagian atau seluruhnya, seperti tikungan, penjajaran, persimpangan, dan tanda-tanda, dan teknik lalu-lintas adalah bagian daripadanya. Berbagai gejala lalu lintas yang penting di daerah perkotaan di negara-negara yang belum berkembang dapat dikemukakan, di antaranya sebagai berikut :

- 1 . Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya kurang memuaskan, yaitu sempit dan kualitasnya di bawah standar.
2. Jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat, tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia.
3. Banyaknya kendaraan yang berkecepatan lambat seperti dokar dan becak seringkali menimbulkan terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu-lintas.
4. Kedisiplinan, kesopanan, dan kesadaran berlalu-lintas para pemakai jalan raya masih kurang, sehingga kerap kali mengakibatkan kesemrawutan lalu-lintas.
5. Sebagian pengaturan lalu-lintas masih dirasakan belum mampu menjamin kelancaran arus lalu-lintas.⁵⁰

Dari beberapa penelitian dan pengkajian dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu-lintas dapat dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan dan lingkungan jalan, serta interaksi dan kombinasi dua atau lebih faktor tersebut. Dilihat dari unsur yang dipenuhi saat melakukan pengkajian.

a. Faktor Manusia

Manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas.

Faktor manusia dalam tabrakan kendaraan mencakup semua faktor yang berhubungan dengan perilaku pengemudi dan pengguna jalan lain yang dapat berkontribusi terhadap tabrakan. Contoh yang termasuk perilaku pengemudi adalah, pandangan dan ketajaman pendengaran, kemampuan membuat keputusan, dan kecepatan reaksi terhadap perubahan kondisi lingkungan dan jalan.⁵¹

b. Faktor Kendaraan

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karena itu kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat :

- a. Mengurangi jumlah kecelakaan,
- b. Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya,

⁵⁰ Suwardjoko Warpani, *Op.Cit.*, h.41.

⁵¹ Usman Husaini, *Op.Cit.*, h.14.

c. Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor.

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya yaitu sebagai akibat kondisi teknis yang tidak laik jalan ataupun penggunaannya tidak sesuai ketentuan. Ada beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan karena faktor kendaraan, antara lain:

- a. Rem blong, kerusakan mesin, ban pecah adalah merupakan kondisi kendaraan yang tidak laik jalan. Kemudi tidak baik, as atau kopel lepas, lampu mati khususnya pada malam hari, slip dan sebagainya.
- b. *Over load* atau kelebihan muatan adalah merupakan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai ketentuan tertib muatan.
- c. Desain kendaraan dapat merupakan faktor penyebab beratnya ringannya kecelakaan, tombol – tombol di *dashboard* kendaraan dapat mencederai orang terdorong kedepan akibat benturan, kolom kemudi dapat menembus dada pengemudi pada saat tabrakan. Demikian desain bagian depan kendaraan dapat mencederai pejalan kaki yang terbentur oleh kendaraan. Perbaikan desain kendaraan terutama tergantung pada pembuat kendaraan namun peraturan atau rekomendasi pemerintah dapat memberikan pengaruh kepada perancang.
- d. Sistem lampu kendaraan yang mempunyai dua tujuan yaitu agar pengemudi dapat melihat kondisi jalan didepannya konsisten dengan kecepatannya dan dapat membedakan/menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala penjuru tanpa menyilaukan⁵²

⁵² *Ibid.*,