

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Dengan menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Untuk itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan yang masih tetap berlaku meskipun Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 14 tahun 2003 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa : Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua

peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini. Dalam pasal 2 dan pasal 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur asas dan tujuan pengangkutan.

Adapun asas penyelenggaraan lalu lintas adalah diatur dalam Pasal 2 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan: asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipatif, asas bermanfaat, asas efisien dan efektif, asas seimbang, asas terpadu, dan asas mandiri. Sedangkan Pasal 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni: terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya, etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Demikian juga dalam Paragraf 9 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang tata cara berlalu lintas bagi pengemudi kendaraan

bermotor umum serta pasal 141 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang standar pelayanan angkutan orang dan masih banyak pasal-pasal lainnya yang terkait dengan adanya upaya memberikan penyelenggaraan jasa angkutan bagi pengguna jasa atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan pemakai jasa angkutan. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan baik untuk angkutan orang maupun barang. Karena pengangkutan di sini merupakan pengangkutan orang maka pengguna jasa untuk selanjutnya disebut penumpang.

Sedangkan pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/atau penumpang. Pengertian lainnya adalah menurut Pasal 1 ayat 22 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang disebut dengan Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum. Sedangkan yang disebut pengangkut dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dipersamakan dengan pengertian Perusahaan Angkutan Umum yakni di sebutkan dalam Pasal 1 ayat 21 yang berbunyi : Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the service sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya. Perluasan dermaga di

pelabuhan didahulukan daripada pembangunan pupuk yang akan dibangun, guna melancarkan pengiriman peralatan pabrik dan bahan baku serta penyaluran hasil produksi ke pasar setelah pabrik beroperasi.

Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, tetapi hal itu dilakukan untuk mencapai tujuan lain, oleh karena itu, permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain.

Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari :

- a. Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari satu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, sekolah).
- b. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Untuk menunjang perkembangan ekonomi yang mantap perlu dicapai keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan. Jika penyediaan jasa angkutan lebih kecil daripada permintaannya, akan terjadi kemacetan arus barang dan penumpang yang dapat menimbulkan kegoncangan harga di pasaran. Sebaliknya, jika penawaran jasa angkutan melebihi permintaannya maka akan timbul persaingan tidak sehat yang akan menyebabkan banyak perusahaan angkutan rugi dan menghentikan kegiatannya, sehingga penawaran jasa angkutan berkurang, selanjutnya

menyebabkan ketidaklancaran arus barang dan juga kegoncangan harga di pasaran.

Dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/ pengemudi) serta penumpang. Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilakukan oleh pengemudi atau sopir angkutan dimana pengemudi merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah pengusaha angkutan atau pengangkut.

Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya, luka, sakit maupun meninggal dunia. Sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna masyarakat.

Namun dalam kenyataannya masih sering pengemudi angkutan melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara immateriil seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang.

Misalnya saja tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam arti saat menjalani tugasnya pengemudi dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban. Hal ini tentu saja melanggar pasal 23 ayat 1 (a) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, hal ini tentu saja melanggar pasal 42 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang tarif. Misalnya saja di Surabaya tarif resmi angkutan mikrolet yang ditentukan berdasarkan Surat Keputusan Walikota Surabaya Nomor 55 Tahun 2002 adalah sebesar Rp. 1200. Namun dalam realitanya masih ada pengemudi menarik biaya angkutan lebih dari tarif resmi, dan juga tindakan lain seperti menurunkan penumpang di sembarang tempat yang dikehendaki tanpa suatu alasan yang jelas, sehingga tujuan pengangkutan yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang tidak terlaksana.

Hal ini tentu saja melanggar ketentuan pasal 45 ayat 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang yang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan. Dan adanya perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan. Dengan melihat kenyataan tersebut, dapat diketahui bahwa dalam sektor

pelayanan angkutan umum masih banyak menyimpan permasalahan klasik. Dan dalam hal ini pengguna jasa sering menjadi korban daripada perilaku pengangkut yang tidak bertanggung jawab.

Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (subway) dan taksi. Penduduk di sana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.¹

Diantaranya :

Darat :

Angkutan Jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan, menurut "*Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi*" disebutkan:

Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.

Mobil Penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

¹<http://id.wikipedia.org/wiki/transportasi/> diunduh 10 Juli 2014, jam 10.45 WIB

Mobil Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Mobil Barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.

LAUT :

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang dilaut (sungai) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara “ship” yang lebih besar dan “boat” yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

UDARA :

Pesawat adalah suatu benda yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri. Secara umum istilah pesawat terbang sering juga disebut dengan pesawat udara atau kapal terbang atau cukup hanya disebut pesawat dengan tujuan pendefinisian yang sama sebagai kendaraan yang mampu terbang di atmosfer atau udara. Namun dalam dunia penerbangan, istilah pesawat terbang berbeda dengan pesawat udara, istilah pesawat udara jauh lebih luas pengertiannya karena telah mencakup pesawat terbang dan helikopter.

Dalam dua tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosi/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22 – 50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun.²

Sebagaimana diketahui, masyarakat modern menempatkan transportasi sebagai kebutuhan turunan, akibat aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya. Bahkan dalam kerangka ekonomi makro, transportasi menjadi tulang punggung perekonomian, baik di tingkat nasional, regional dan lokal. Oleh karena itu, kecelakaan dalam dunia transportasi memiliki dampak signifikan dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat.

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahunnya dan kelalaian manusia, menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun - Rp 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1% dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia). Sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang.

²<http://www.bin.go.id/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga>
diunduh 10 Juli 2014, jam 11.00 WIB

Selain korban kecelakaan lalu lintas lebih didominasi oleh usia muda dan produktif, sebagian besar kasus kecelakaan itu terjadi pada masyarakat miskin sebagai pengguna sepeda motor, dan transportasi umum. Data yang berbeda dari Kementerian Kesejahteraan Rakyat (Menkokesra) menyebutkan, kecelakaan pengendara sepeda motor mencapai 120.226 kali atau 72% dari seluruh kecelakaan lalu lintas dalam setahun, Dengan korban yang demikian, dampak sosial kecelakaan lalu lintas adalah akan menciptakan manusia miskin baru di Indonesia, terutama terjadi pada keluarga yang ditinggal suami dan atau orang yang sebelumnya menjadi penopang hidup keluarga.

Secara umum kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kelalaian manusia, kondisi jalan, kelaikan kendaraan dan belum optimalnya penegakan hukum lalu lintas. Berdasarkan Outlook 2013 Transportasi Indonesia, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan alam. Namun demikian, di antara keempat faktor tersebut, kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama kalangan usia produktif.

Pemerintah sebagai penyelenggara negara, turut berupaya untuk meminimalisir tingginya angka kecelakaan di Indonesia. Melalui program Dekade Keselamatan Jalan 2011-2020, yang dicanangkan oleh Wakil Presiden di Jakarta pada 20 Juni 2011 lalu, pemerintah menargetkan

penurunan fatalitas hingga 50 persen pada 2020. Dengan tahun basis 2010 yang menelan 31.234 korban jiwa, pada 2020 fatalitas atau korban jiwa kecelakaan lalu lintas seharusnya sekitar 15.000 jiwa.

Untuk mewujudkan Dekade Keselamatan Jalan Indonesia pada 2020, diperlukan langkah-langkah yang konkrit dari pihak-pihak yang terkait dalam mengimplementasikan Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terlebih untuk ikut mewujudkan zero accident pada 2015 yang dicanangkan PBB. Penilaian WHO bahwa kecelakaan lalu lintas sudah menjadi pembunuh terbesar ketiga di Indonesia, perlu menjadi perhatian bersama.

Victimologi sebagai sebuah ilmu yang mempelajari fenomena seseorang dapat menjadi "korban" dari suatu kejahatan dengan demikian viktimologi dapat memberikan wawasan dan pengetahuan bahwa selama ini perhatian terhadap korban laka lintas sangat kurang, padahal dengan adanya perhatian atau setidaknya empati yang diberikan oleh pemerintah dan aparaturnya, apalagi masyarakat secara luas, akan diperoleh keuntungan:

- a. Adanya kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan bagi korban, pelaku dan Masyarakat lainnya, pendekatan viktimologi akan memberikan pengetahuan dan wawasan kepada aparat bahwa sebenarnya memberikan hukuman yang seberat- beratnya adalah bukan merupakan satu satunya keinginan korban, ketika hukum positif mencoba melindungi

hak hak keadilan dari korban dengan memberikan ancaman hukuman kurungan badan ataupun kewajiban ganti rugi, maka korban sebagian mungkin setuju dengan konsep hukum positivistik, namun bagi sebagian lainnya justru akan memilih solusi berupa penggantian kerugian atas kerusakan kendaraan, penggantian biaya rumah sakit atau kompensasi atas biaya pengobatan dan pemulihan, atau setidaknya berupa penggantian atas kehilangan kesempatan kerja dan juga mencari nafkah.

- b. Adalah upaya diseminasi informasi dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas, kampanye safety driving, membangun kesadaran tertib berlalu lintas akan lebih mengena apabila kampanye dan sosialisasi dilakukan oleh korban kecelakaan lalu lintas, secara psikologis masyarakat akan lebih bisa menerima suatu sosialisasi bila melihat langsung dampak yang ditimbulkan, pengalaman empiris, penderitaan korban kecelakaan lalu lintas akan lebih berbicara dibanding dengan kampanye oleh pihak Kepolisian.

Pihak yang berwajib seharusnya dapat menyusun program pelayanan kepada korban kecelakaan lantas sesuai tipologi penyebab seseorang menjadi korban. Program pelayanan kepada korban akan berbeda-beda sesuai dengan kategori peran, masyarakat yang menjadi korban tabrak lari sebagai akibat faktor jalan yang gelap, tikungan tanpa

marka dan Rambu yang memadai, tentu memperoleh pola perlakuan yang berbeda dengan korban kecelakaan sebagai akibat ikut serta secara aktif terlibat dalam balap Motor liar.

Beberapa rumusan yang dapat menjadi rujukan dan pengembangan lebih lanjut terkait upaya melayani korban kecelakaan lalu lintas secara lebih baik sekaligus untuk menyelesaikan masalah kecelakaan secara tuntas tanpa menimbulkan permasalahan dan menyinggung rasa keadilan adalah:

- a. Polisi sebagai mediator antara kedua belah pihak untuk menyelesaikan perkara kecelakaan lalu lintas yang sifatnya kerugian material, mempermudah informasi dan akses atas pelayanan hak korban berupa claim asuransi, Terhadap kecelakaan yang menimbulkan kerugian jiwa maupun cedera, ketika proses penyidikan berlangsung, korban maupun keluarga korban diminta untuk menuliskan keinginan atas kerugian yang ditimbulkan, untuk kemudian dikomunikasikan kepada pihak tersangka untuk mencari jalan tengah.
- b. Akses untuk surat pemberitahuan perkembangan hasil penyidikan diberikan kepada korban dan tersangka untuk dapat mengetahui perkembangan kasus kecelakaan lalu lintas yang sedang ditangani. Akses informasi yang terbatas kerap menimbulkan kecemburuan dan kesalahan persepsi antara petugas penyidik dengan tersangka maupun korban, seperti pada urusan pinjam pakai barang bukti, masa penahanan, permohonan penangguhan penahanan dan rencana sidang pengadilan.
- c. Pelayanan one stop service antara : Polisi, Jasa Raharja, Rumah Sakit, dan Pengacara, sehingga ketika kecelakaan terjadi dapat ditangani secara cepat dan bersamaan termasuk pilihan dari pihak berperkara untuk dilakukan secara normatif hukum ataukah melalui upaya penyelesaian sengketa. Kesulitan yang kerap dihadapi adalah ketika korban tidak memahami bahwa setiap pemilik kendaraan bermotor sesungguhnya telah membayar polis Asuransi yang dapat digunakan untuk membantu meringankan penderitaan korban, jumlah besaran, proses klaim dan keterbukaan informasi menjadi prioritas pelayanan One Stop Service.
- d. Program kunjungan Penyidik kecelakaan lalu lintas kepada korban untuk mengabarkan perkembangan kasus yang ditangani sekaligus untuk mencari informasi atas kinerja yang telah dilakukan. Kunjungan

kepada korban secara langsung oleh penyidik yang menangani kasus yang bersangkutan akan menggugah dan menghilangkan batasan komunikasi antara masyarakat dan Kepolisian, serta informasi yang selama ini ada sehingga sering mendiskreditkan Petugas Penyidik dapat direntas. Menitipkan pesan dan kampanye tertib berlalu lintas disela kunjungan dengan membawakan brosur, leaflet, poster dan buku bagaimana mencegah kecelakaan lalu lintas melalui budaya sopan, santun di Jalan serta mengemudi dan berkendara secara bertanggung jawab.³

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah penyebab kematian terbesar di Indonesia. Jumlah korban yang cukup besar akan memberikan dampak ekonomi (kerugian material) dan sosial yang tidak sedikit, berbagai usaha preventif hingga perbaikan lalu lintas dengan melibatkan berbagai pihak yang terkait hasilnya belum sesuai yang diharapkan. Dalam meningkatkan keamanan lalu lintas di jalan terdapat tiga bagian yang saling berhubungan dengan operasi lalu lintas, yakni: pengemudi, kendaraan, dan jalan raya.

Data kecelakaan yang ada dari Jasa Marga dari tahun ke tahun bahwa penyebab kecelakaan yang terbesar disebabkan oleh faktor manusia (pengemudi). Penyebab kecelakaan yang dilakukan akibat kendaraan terutama jalan raya (geometrik) sangatlah kecil pengaruhnya. Hal ini sangat kontradiksi dengan kenyataan yang ada bahwasanya traffic engineer hanya dapat mengendalikan salah satu bagian, yakni jalan raya.

Sebagaimana telah kita ketahui bahwa di dunia ini bahkan di Indonesia ini banyak terjadi kecelakaan lalu lintas terutama di jalan raya.. Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat di

³<http://www.jurnalsrigunting.com/tag/korban/> diunduh 11 Juli 2014, jam 08.30 WIB

seluruh dunia, khususnya di negara berkembang. Ada empat faktor utama yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, dimulai dari faktor manusia yang kurang terhadap diri masyarakat Indonesia. Faktor kendaraan yaitu rendahnya kualitas transportasi. Faktor jalan meliputi kerusakan jalan dan kemacetan. Dan faktor cuaca yang tidak mendukung misal hujan atau mendung.

Dari semua faktor kecelakaan itu dapat menyebabkan korban cedera bahkan meninggal dunia, Ketidaknyamanan dalam berkendara, mengganggu jalannya lalu lintas. Untuk itu solusi yang dapat dilakukan meningkatkan fasilitas transportasi darat dan penyuluhan ketertiban dalam lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang sering sekali terjadi disekitar kita.

Meskipun telah banyak sistem keamanan pada kendaraan yang sengaja dirancang oleh pihak industri kendaraan untuk mengurangi tingkat terjadinya kecelakaan, namun kecelakaan tetap saja tidak dapat dihindari. Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, diantaranya adalah faktor cuaca, kendaraan, kondisi jalan maupun kebiasaan pengemudi kendaraan. Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan berbagai risiko dan juga kerugian baik materi maupun jiwa. Besarnya risiko kecelakaan yang dialami tiap orang berbeda-beda dalam setiap kejadian.

Hal tersebut dapat dibedakan dalam beberapa kategori risiko kecelakaan lalu lintas atau lebih sering dikenal dengan injury severity,

seperti fatal (fatal injury), luka parah (severity injury), luka ringan dan lainnya (other injury) atau hanya kerusakan pada material saja. Namun terdapat kesulitan untuk memprediksi injury severity tersebut dikarenakan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang tidak diinginkan oleh siapapun dan terjadi diluar dugaan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari uraian latar belakang, maka rumusan masalah yang dapat diambil adalah:

1. Apakah yang dimaksud dengan asas tanggung jawab mutlak dalam pemberian kompensasi ganti kerugian kepada korban kecelakaan lalu lintas darat?

C. Tujuan Penelitian

Pada setiap penelitian harus memiliki suatu tujuan karena penelitian merupakan suatu bagian pokok dari ilmu pengetahuan yang berbasis eksakta maupun non eksakta yang bertujuan untuk lebih memperdalam dilihat dari segi kehidupan disamping itu juga merupakan sarana untuk mengembangkan ilmu pengetahuan baik dari segi praktis ataupun dari segi teoritis.

Maka dari itu bisa didapat bahwa tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui asas tanggung jawab mutlak dalam pemberian kompensasi ganti kerugian kepada korban kecelakaan lalu lintas darat.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini, yaitu :

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan penelitian ini dapat memperkaya khasanah ilmu pengetahuan hukum khususnya dalam bidang hukum pengangkutan, hukum asuransi, dan juga dapat memberikan kontribusi pemikiran yang berarti bagi ilmu pengetahuan hukum, khususnya hukum pengangkutan mengenai tanggung jawab para pihak dalam perjanjian pengangkutan dengan angkutan umum dan upaya hukum yang dapat dilakukan dalam hukum pengangkutan.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat untuk korban kecelakaan agar dapat mengetahui hak-hak dan kewajibannya dalam pemberian kompensasi ganti kerugian kepada korban kecelakaan lalu lintas darat.

E. METODE PENELITIAN

a. Metode Pendekatan

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian dengan memaparkan secara lengkap, rinci, jelas dan sistematis tentang beberapa aspek yang diteliti dalam perundang-undangan.⁴

b. Pendekatan Masalah

Dalam penelitian ini, digunakan pendekatan yuridisnormatif khususnya pada pendekatan perundang-undangan.⁵ Pendekatan perundang-undangan (statue approach) adalah suatu pendekatan yang dilakukan dengan melakukan pengkajian peraturan perundang-undangan yang dilaksanakan dengan mengumpulkan dan menganalisis serta menyimpulkan secara kontekstual dengan pokok bahasan berbagai aturan hukum yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Yaitu undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, serta peraturan lain yang berhubungan dengan objek penelitian yang saat ini sedang diteliti.

c. Tipe Perencanaan Penelitian Studi Kasus

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian studi kasus instrumental (*instrumental case study*) adalah penelitian studi kasus yang dilakukan

⁴ Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal.101.

⁵ Johnny Ibrahim, 2007, *Teori, Metode dan penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, Malang, hal. 300.

dengan meneliti kasus untuk memberikan pemahaman mendalam atau menjelaskan kembali suatu proses generalisasi. Dengan kata lain, kasus diposisikan sebagai sarana (*instrumen*) untuk menunjukkan penjelasan yang mendalam dan pemahaman tentang sesuatu yang lain dari yang biasa dijelaskan. Melalui kasus yang diteliti, penelitian ini bermaksud untuk menunjukkan adanya sesuatu yang khas yang dapat dipelajari dari suatu kasus tersebut, yang berbeda dari penjelasan yang diperoleh dari obyek-obyek lainnya.

d. Jenis Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer merupakan sumber data yang diperoleh langsung dari sumber asli (*tidak melalui media perantara*). Data primer dapat berupa opini subjek (*orang*) secara individual atau kelompok, hasil observasi terhadap suatu benda (*fisik*). Kejadian atau kegiatan, dan hasil pengujian. Sedangkan data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (*diperoleh dan dicatat oleh pihak lain*). Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip (*data dokumenter*) yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan.

e. Sumber Bahan Hukum

Sumber bahan hukum pada penelitian ini adalah bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat dan terdiri dari :

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang;
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan;
- Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;

2. Bahan hukum sekunder, yaitu yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti halnya :

- Hasil karya dari kalangan hukum;
- Artikel-artikel yang berkaitan dengan permasalahan pada proposal skripsi ini;
- Buku-buku literatur
- Jurnal-jurnal yang berhubungan dengan permasalahan pada proposal skripsi ini;

f. Definisi Konsep

Judul penelitian ini adalah “Perspektif Hukum terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas melalui Jasa Pengangkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009”. Agar dalam penelitian ini tidak mengalami penafsiran yang salah maka akan dijelaskan secara singkat mengenai variabel yang akan diteliti, yaitu :

- a. Perspektif, yaitu dapat diartikan sudut pandang. Sama halnya dengan perspektif (kognitif) yang berarti sudut pandang manusia dalam memilih opini, kepercayaan, dan lain-lain.⁶
- b. Hukum, pengertian hukum adalah seperangkat norma atau kaidah yang berfungsi mengatur tingkah laku manusia dengan tujuan untuk ketentraman dan kedamaian di dalam masyarakat.⁷
- c. Korban, yang berarti orang, yang menjadi menderita (mati atau luka) akibat suatu kejadian, perbuatan jahat, dan sebagainya.⁸
- d. Kecelakaan, kecelakaan merujuk kepada peristiwa yang terjadi secara tidak sengaja. Sebagai contoh kecelakaan lalu lintas, kecelakaan tertusuk benda tajam dan sebagainya. Perkataan kecelakaan diambil dari kata dasar celaka. Penambahan imbuhan "ke"... dan ..."an" menunjukkan nasib malang yang terjadi atau menimpa.⁹

⁶<http://id.wikipedia.org/wiki/Perspektif> diunduh 27 Januari 2015, jam 09.28 WIB

⁷<http://www.hukumsumberhukum.com/2014/09/pengertian-hukum-menurut-ahli.html> diunduh 27 Januari 2015, jam 09.33 WIB

⁸<http://kbbi.web.id/korban> diunduh 27 Januari 2015, jam 10.06 WIB

⁹<http://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan> diunduh 27 Januari 2015, jam 14.14 WIB

- e. Lalu lintas, didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas Jalan.¹⁰
- f. Melalui, menempuh (jalan, ujian, percobaan, dan sebagainya).¹¹
- g. Jasa, secara umum, jasa adalah pemberian suatu kinerja atau tindakan tak kasat mata dan satu pihak kepada pihak lain. Pada umumnya jasa diproduksi dan dikonsumsi secara bersamaan, di mana interaksi antara pemberi jasa dan penerima jasa mempengaruhi hasil jasanya tersebut.¹²
- h. Pengangkutan, yang berarti merujuk kepada kendaraan yang membawa seseorang atau sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain, biasanya pada jarak yang jauh berbanding jika berjalan kaki.¹³
- i. Menurut, sesuai dengan (tidak melanggar, tidak bertentangan dengan); selaras dengan: tindakan itu sudah sesuai pada peraturan yang berlaku.¹⁴
- j. Undang-Undang, yang berarti ketentuan dan peraturan negara yang dibuat oleh pemerintah (menteri, badan eksekutif,), disahkan oleh parlemen (Dewan Perwakilan Rakyat, badan legislatif),

¹⁰<http://id.wikibooks.org/wiki/Definisi-lalu-lintas> diunduh 27 Januari 2015, jam 14.19

WIB

¹¹<http://kamusbahasaIndonesia.org/melalui> diunduh 27 Januari 2015, jam 14.23 WIB

¹²<http://www.pengertianahli.com/pengertian-jasa.html> diunduh 27 Januari 2015, jam

14.35 WIB

¹³<http://ms.wikipedia.org/wiki/Pengangkutan> diunduh 27 Januari 2015, jam 14.42 WIB

¹⁴<http://kamusbahasaIndonesia.org/menurut> diunduh 27 Januari 2015, jam 14.48 WIB

ditandatangani oleh kepala negara (presiden, kepala pemerintah, raja) dan mempunyai kekuatan yg mengikat.¹⁵

Jika dilihat dari sudut pandang yang berbeda pengertian korban kecelakaan itu sendiri adalah seseorang atau lebih yang mengalami kejadian kecelakaan. Yakni kecelakaan lalu lintas darat, lalu lintas udara, maupun lalu lintas laut. Saat ini yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas adalah jalur lalu lintas darat.

Banyak kita ketahui untuk lalu lintas darat sendiri banyak kendaraan yang berlalu-lalang. Seperti halnya mobil, sepeda motor, bus, truk, becak, becak motor, dan yang lainnya. Dan kecelakaan tersebut bermacam-macam kejadiannya, ada yang mobil dengan mobil, motor dengan motor, bus dengan bus, truk dengan truk, ada juga yang mobil dengan motor, mobil dengan bus, motor dengan truk, dan masih banyak lagi contoh yang lainnya.

g. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum yang dilakukan adalah dengan cara studi kepustakaan. Terhadap data sekunder dikumpulkan dengan melakukan studi kepustakaan. Studi kepustakaan ini dapat dilakukan di berbagai perpustakaan yang berada di perguruan tinggi negeri maupun perguruan tinggi swasta dan bisa juga di perpustakaan milik instansi pemerintah yaitu perpustakaan daerah.¹⁶

¹⁵ <http://artikata.com/arti-388081-undang-undang.html> diunduh 27 Januari 2015, jam 14.54 WIB

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, Hal.126.

h. Teknik Pengolahan Bahan Hukum

Teknik pengolahan bahan hukum dapat dilakukan dengan cara pemeriksaan data, yaitu mengoreksi data, apakah data yang terkumpul sudah cukup lengkap, benar dan sesuai dengan masalah tersebut. Dengan cara penandaan data, yaitu memberikan catatan atau tanda yang menyatakan jenis sumber data seperti buku, literatur, perundang-undangan. Dengan cara klasifikasi data, yaitu penempatan dapat mengelompokkan data yang melalui proses pemeriksaan serta penggolongan data. Dan yang terakhir dengan cara penyusunan data, yaitu menyusun data yang telah diperiksa secara sistematis sesuai dengan urutannya sehingga pembahasan lebih mudah dipahami.¹⁷

i. Analisis Bahan Hukum

Metode yang digunakan dalam analisa bahan hukum adalah diskriptif kualitatif, yaitu menguraikan bahan hukum secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, logis dan efektif sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil guna menjawab permasalahan yang ada dan dapat ditarik kesimpulan, yaitu dari umum ke khusus.

Analisis bahan hukum primer dilakukan dengan menguraikan peraturan perundangan yang berupa Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata serta Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Analisis bahan hukum sekunder dilakukan dengan menguraikan buku-buku hukum, artikel-artikel yang berkaitan dengan skripsi ini serta jurnal-jurnal yang dapat mengembangkan penulisan skripsi ini.

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, *op.cit.*, Hal.127.

F. PERTANGGUNGJAWABAN SISTEMATIKA

Dalam penulisan skripsi ini penulis menguraikanya dalam 4 (empat) bab. Setiap bab terdiri dari :

Bab I :

Pendahuluan, yang merupakan pengantar secara keseluruhan dari isi proposal skripsi ini, yang didalamnya tertuang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian yang mencakup, dan pertanggungjawaban sistematika. Berikut uraiannya :

- 1) Pendekatan penelitian;
- 2) Bahan penelitian;
- 3) Teknik pengumpulan data;
- 4) Analisis data serta pertanggung jawaban sistematika.

Bab II

Tinjauan pustaka, Bab II merupakan tinjauan pustaka yang didalamnya akan mengemukakan teori-teori yang akan digunakan sebagai dasar dan pijakan untuk menyelesaikan permasalahan yang dikemukakan pada Bab I.

Bab III

Merupakan pembahasan, pembahasan mengenai asas tanggung jawab mutlak terhadap korban kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, serta diuraikanya bagaimana hak-hak korban kecelakaan lalu lintas, prosedur ganti rugi dan juga prosedur santunan.

Bab IV

Di dalam bab ini merupakan penutup dari skripsi ini. Pada bab ini akan disimpulkan hasil uraian mulai dari Bab I sampai dengan Bab IV dengan sistematis, sebagai jawaban dari permasalahan yang ada. Dan yang terakhir ditutup dengan kesimpulan dan saran yang merupakan buah pikiran penulis setelah menguraikan permasalahan yang timbul sesuai dengan judul skripsi ini.