

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Hukum merupakan peraturan wajib yang mengatur perilaku manusia dalam masyarakat, dan ditetapkan oleh otoritas publik yang berwenang. Keberadaan peraturan dan norma hukum dalam masyarakat diperlukan untuk mengatur kepentingan masyarakat. Sistem hukum diperlukan untuk memastikan bahwa kepentingan-kepentingan ini tidak bertentangan. Sistem hukum Indonesia merupakan suatu sistem peraturan yang luas dan terdiri dari unsur-unsur hukum yang saling berkaitan, mempengaruhi, mempengaruhi dan saling melengkapi.<sup>1</sup>

Hukum terdiri dari beberapa bagian, dan salah satu bagian dari hukum tersebut adalah hukum pidana. Hukum pidana adalah seperangkat aturan hukum yang menentukan tindak pidana, menentukan kondisi pidana di mana suatu tindak pidana diancam, menunjukkan siapa yang dapat dihukum, dan menentukan hukuman atas tindak pidana.<sup>2</sup>

Permasalahan lalu lintas merupakan permasalahan yang tidak hanya dihadapi oleh negara-negara maju namun juga negara-negara berkembang seperti Indonesia. Saat ini permasalahan lalu lintas di Indonesia menjadi lebih serius dan berskala besar dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, tidak hanya mencakup pelanggaran lalu lintas, tetapi juga kecelakaan, kemacetan lalu lintas, dan polusi udara sehingga menjadi suatu permasalahan yang cukup serius untuk ditangani dan diberikan solusi yang tepat.<sup>3</sup>

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mengumumkan jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2021 mencapai 103.645 kasus. Jumlah tersebut lebih tinggi dibandingkan data tahun 2020 yang jumlah kecelakaan lalu lintasnya mencapai

---

<sup>1</sup> Ihami Bisri, *Sistem Hukum Indonesia*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hal. 39.

<sup>2</sup> Leden Marpaung, *Asas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2005), hal. 2.

<sup>3</sup> Arif Budiarto dan Amirotul M.H Mahmudah, *Rekayasa Lalu Lintas*, (Solo : UNS Press, 2007), hal. 3

100.028 kasus. Berdasarkan jenis kendaraan, motor menyumbang angka kecelakaan lalu lintas tertinggi yaitu sebesar 73%. Selanjutnya adalah angkutan barang dengan 12%.<sup>4</sup>

Budi Setyadi selaku Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menjelaskan bahwa 12% kecelakaan angkutan barang tersebut merupakan kecelakaan kerja, yang mana pengemudi sedang bekerja dan bertugas untuk mengirimkan barang-barang ke tempat tujuan. Sedangkan dari 73% kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh motor 30% adalah kecelakaan kerja dan sisanya adalah rata-rata disebabkan oleh pengemudi di bawah umur (anak-anak) yang belum memiliki Surat Izin Mengemudi dan belum layak untuk mengendarai kendaraan bermotor.<sup>5</sup>

Hal ini didasarkan pada asas legalitas hukum pidana, yaitu perbuatan yang tidak ditentukan sebelumnya oleh undang-undang atau peraturan dilarang oleh hukum pidana dan tidak dapat dipidana. Dikaitkan dengan hal tersebut, sudah jelas bahwa salah satu permasalahan lalu lintas yang biasanya terjadi yaitu kecelakaan lalu lintas di jalan raya menjadi bagian dari hukum pidana apabila kecelakaan tersebut menimbulkan kerugian bagi orang lain misalnya luka-luka, kerusakan kendaraan bermotor hingga menyebabkan kematian dan lain sebagainya. Sebagai contoh kasus yang menimpa sopir truk tangki air yang menabrak 15 penonton karnaval di turunan karlina, Jalan Raya Desa Sajen, Pacet Kabupaten Mojokerto. Adanya kasus tersebut sopir truk didakwa Pasal 310 Ayat (2) dan Ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ), yang mana telah diatur sanksi pidana dalam pasal tersebut.

---

<sup>4</sup> Vika Azkiya Dihni, "Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Meningkat di 2021, Tertinggi dari Kecelakaan Motor", Artikel Hukum Databoks, 24 Maret 2022, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/03/24/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-meningkat-di-2021-tertinggi-dari-kecelakaan-motor>, diakses pada tanggal 30 Mei 2023

<sup>5</sup> *Ibid.*

Sebelum diundangkannya UU LLAJ, aturan beserta pemberian sanksi pidana akibat kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 359 dan Pasal 360 Kitab Undang Undang Hukum Pidana (selanjutnya disebut KUHP). Pasal 359 KUHP mengatur bahwa :

“Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.”<sup>6</sup>

Pasal 360 KUHP mengatur bahwa :

- (1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
- (2) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.<sup>7</sup>

Dengan diundangkan dan berlakunya UU LLAJ, maka sesuai dengan asas *lex specialis derogat lex generalis* (aturan hukum yang khusus, UU LLAJ mengesampingkan aturan hukum yang umum yaitu KUHP, yaitu Pasal 310 UU LLAJ), sehingga Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP menjadi tidak berlaku.

Lalu lintas dan angkutan jalan (selanjutnya disebut LLAJ) mempunyai peranan strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat. LLAJ sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus mengembangkan potensi dan perannya dalam mencapai keselamatan, kesejahteraan, ketertiban LLAJ untuk mendukung pembangunan perekonomian.

Pemerintah Indonesia berupaya memajukan pembangunan di berbagai bidang untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya, misalnya bidang keamanan dalam penggunaan LLAJ. Keamanan yang dimaksud berarti keamanan menggunakan jalan raya

---

<sup>6</sup> Pasal 359 Kitab Undang Undang Hukum Pidana

<sup>7</sup> Pasal 360 Kitab Undang Undang Hukum Pidana



dan fasilitas-fasilitas yang ada di jalan raya. Format standar keselamatan LLAJ diatur dalam peraturan perundang-undangan di bidang LLAJ, seperti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri Perhubungan, dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan lain sebagainya.

Kurangnya kesadaran masyarakat sebagai pengguna jalan berdampak pada terjadinya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan. Pengguna jalan harus dilibatkan dalam menciptakan kondisi yang mendukung lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar. Ketertiban lalu lintas adalah keadaan di mana masyarakat menggunakan jalan dengan tertib dan lancar, atau keadaan di mana tidak terjadi kecelakaan lalu lintas. Maka dari itu, pengaturan lalu lintas sangat penting untuk menjaga keselamatan dan ketertiban. Urgensi regulasi terkait LLAJ tidak hanya terletak pada peraturan perundang-undangan namun juga pada penegakan hukum, karena hukum tidak bisa tegak dengan sendirinya.

Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai sebab antara lain faktor manusia, kondisi kendaraan, kondisi jalan, dan kondisi lingkungan. Dapat dikatakan bahwa faktor manusia memegang peranan yang dominan. Pelanggaran disiplin dan peraturan lalu lintas pada umumnya disebabkan oleh faktor manusia yang kurang sadar akan keselamatan berkendara. Keselamatan dalam berkendara sangat penting, terlebih saat ini di jalan raya para pengendara kendaraan bermotor makin bertambah banyak.

Per tanggal 16 Mei 2023, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 5.894 kasus dan terdapat 726 korban jiwa. Brigjen Ahmad Ramadhan selaku Kepala Biro Penerangan Masyarakat Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia (Karopenmas Mabes Polri) menyatakan bahwa dalam arus mudik tahun 2023 ini menjadi salah satu penyumbang angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi.<sup>8</sup> Tercatat kasus kecelakaan lalu

---

<sup>8</sup> <https://nasional.kompas.com/read/2023/05/16/16520331/evaluasi-mudik-lebaran-2023-tercatat-726-korban-jiwa-akibat-kecelakaan-lalu>, diakses pada tanggal 17 Mei 2023

lintas yang meninggal dunia sebanyak 113 kasus di tahun 2021. Jumlah tersebut meningkat jika dibandingkan 97 kasus yang tercatat di tahun 2020. Totalnya 2.063 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara tahun 2020-2021 dan terdapat 2.320 kendaraan roda dua (motor) yang ikut terlibat dari jumlah tersebut. Terdapat 1.702 pengendara ojek *online* yang terlibat sebagai korban maupun pelaku dari kecelakaan lalu lintas tersebut.<sup>9</sup>

Ramadhan mengatakan bahwa rata-rata penyebab kecelakaan lalu lintas disebabkan pengendara tidak memperhatikan keselamatan dalam berkendara seperti melaju dengan kecepatan tinggi (ugal-ugalan), berkendara dalam kondisi pikiran terpecah, stress, dan lain sebagainya. Kebanyakan para pengendara tidak memperhatikan keselamatan dalam berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun orang lain.<sup>10</sup>

Alasan mengapa faktor manusia menjadi faktor yang paling dominan atas terjadinya kecelakaan adalah karena hampir setiap kecelakaan biasanya didahului oleh pelanggaran rambu lalu lintas. Secara umum pelanggaran dapat terjadi karena kesengajaan, ketidaktahuan terhadap aturan yang berlaku, tidak melihat atau berpura-pura tidak mengetahui ketentuan yang berlaku. Selain itu, manusia pengguna jalan juga sering kali lengah dan tidak tertib saat mengemudikan kendaraan.

Dalam hal terjadinya kecelakaan lalu lintas, pengemudi yang lalai dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas harus mempertanggungjawabkannya, terutama terkait kerugian yang dialami korban. Akan tetapi terdapat beberapa pengecualian atas pertanggungjawaban tersebut, sehingga pertanggungjawaban itu menjadi tidak berlaku dan tidak harus mengganti rugi sebagaimana diatur dalam Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ yang menyatakan bahwa :<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup>[https://repositori.uinalauddin.ac.id/25046/1/Rachmawati%20ARIFA%20YAHYA\\_70200117072.pdf](https://repositori.uinalauddin.ac.id/25046/1/Rachmawati%20ARIFA%20YAHYA_70200117072.pdf), diakses pada tanggal 10 Januari 2024.

<sup>10</sup> <https://nasional.kompas.com/read/2023/05/16/16520331/evaluasi-mudik-lebaran-2023-tercatat-726-korban-jiwa-akibat-kecelakaan-lalu>, diakses pada tanggal 17 Mei 2023

<sup>11</sup> Pasal 234 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

“disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga.”

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menitikberatkan pada Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ bahwa kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga. Penelitian ini menjadi sangat menarik untuk dikaji setelah adanya kasus penumpang Maxim mendapatkan santunan setelah alami kecelakaan di Pekanbaru pada tanggal 24 Maret 2023.

Seorang penumpang Maxim mengalami kecelakaan tunggal di Jalan Soekarno Hatta pada saat melakukan perjalanan bersama mitra driver Maxim. Hal itu disebabkan karena kelalaian penumpang yaitu pakaian dari penumpang yang terlalu besar dan lebar tersangkut rantai motor dan mengganggu jalannya sistem pada kendaraan bermotor, sehingga membuat penumpang terhempas dan terlempar dari kendaraan dan mengalami luka-luka di bagian kepala dan harus dirawat di Rumah Sakit selama 6 (enam) hari. Sementara itu, total biaya pengobatan sebesar Rp. 26.826.849 juta rupiah langsung diberikan Maxim melalui YPSSI (Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Indonesia) kepada korban untuk meringankan musibah yang dialaminya secara sukarela. Pengguna aplikasi ojek *online* Maxim mendapatkan santunan pengobatan akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dialaminya. Pemberian santunan tersebut semata-mata murni karena pemberian yang diberikan oleh penyedia jasa, terlepas dari siapa yang bersalah antara pengemudi dan korban. Maxim memberikan santunan tersebut atas dasar kekeluargaan dengan cara mediasi, yang mana pihak Maxim secara sukarela memberikan santunan tersebut untuk meringankan biaya atas kecelakaan yang dialami korban.<sup>12</sup>

Berdasarkan kasus kecelakaan di atas, penyebab kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian fisik (luka-luka) pada seorang penumpang ojek *online*

---

<sup>12</sup><https://riaupos.jawapos.com/pekanbaru/24/03/2023/297611/kronologi-penumpang-maxim-dapat-santunan-usai-alami-kecelakaan-di-pekanbaru.html>, diakses pada tanggal 24 Maret 2023

disebabkan oleh korban sendiri (penumpang), yang mana apabila terjadi kecelakaan yang diuraikan di atas diatur dalam ketentuan Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ. Artinya, suatu kemungkinan dapat terjadi pada pengemudi ojek *online* terbebas dari tanggung jawab atas kerugian fisik yang diderita oleh penumpang karena kecelakaan yang terjadi semata-mata bukan karena kesalahan pengemudi, melainkan korban sendiri. Selain itu, kecelakaan yang sering terjadi akibat dari kesalahan penumpang/pihak ketiga pada umumnya dikarenakan hewan dan/atau orang lain yang tanpa sengaja mengganggu aktivitas kendaraan bermotor.

Maka dari itu, penulis tertarik untuk mengkaji permasalahan di atas dalam sebuah skripsi dengan judul **PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR BERBASIS APLIKASI ATAS TERJADINYA KECELAKAAN KERJA.**

## **B. Perumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian skripsi ini adalah :

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor berbasis aplikasi atas terjadinya kecelakaan kerja ditinjau dari Pasal 234 Ayat (3) Huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana analisa yuridis terhadap tanggung jawab penyedia jasa atas terjadinya kecelakaan kerja?

## **C. Tujuan Penelitian**

Dalam sebuah penelitian tentu memiliki tujuan. Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian skripsi ini adalah :

1. Untuk mengetahui bentuk perlindungan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor berbasis aplikasi atas terjadinya kecelakaan kerja ditinjau dari Pasal 234 Ayat (3)



Huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Untuk mengetahui analisa yuridis terhadap tanggung jawab penyedia jasa atas terjadinya kecelakaan kerja.

#### **D. Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pokok permasalahan dan tujuan yang telah diuraikan di atas, berdasarkan dari kegunaannya, penelitian ini dapat dilihat dari 3 aspek yaitu :

##### **1. Aspek Akademik**

Dari hasil penelitian diharapkan dapat menambah wawasan bagi para pengajar/dosen, mahasiswa di lingkungan internal Fakultas Hukum Universitas Merdeka Pasuruan maupun di lingkungan eksternal yang berkaitan dengan permasalahan perlindungan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor berbasis aplikasi atas terjadinya kecelakaan kerja. Penulis juga berharap dapat menambah bahan kepustakaan dan memberikan kontribusi ilmiah dan teoritis terhadap pemahaman dan pemikiran serta pandangan baru guna menjadi bahan kajian lebih lanjut untuk melahirkan konsep ilmiah dalam proses belajar mengajar bagi seluruh akademisi, sarjana hukum, dan praktisi hukum.

##### **2. Aspek Kelembagaan**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan untuk menjadi salah satu bahan kajian teoritis terutama bagi lembaga yang berwenang membuat peraturan perundang-undangan dan bagi lembaga lain yang terkait misalnya Kepolisian Republik Indonesia dalam rangka untuk mengevaluasi dan mengembangkan pemahaman dan penegakan hukum yang berkembang saat ini. Penelitian ini



diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dan sebagai bahan pertimbangan dalam menyusun dan merancang pembentukan peraturan perundang-undangan seperti penyusunan peraturan terkait lalu lintas dan perlindungan hukum bagi pengemudi dan penumpang kendaraan bermotor.

### **3. Aspek Sosial dan Masyarakat**

Manfaat yang diharapkan bagi masyarakat adalah diharapkan dapat mampu memberikan sumbangsih secara praktis yakni memberikan sumbangan pemikiran dan bermanfaat serta berguna bagi masyarakat luas dan menjadi sumbangan pemikiran bagi masyarakat dalam berkendara di jalan raya untuk menanamkan kesadaran berlalu lintas.

