

**IMPLEMENTASI HAK ASASI MANUSIA TERHADAP
PERLINDUNGAN HUKUM MELALUI ASURANSI
KEPADA KORBAN ATAU AHLI WARIS AKIBAT
KECELAKAAN LALU LINTAS**

TESIS

**Disusun untuk Memenuhi Syarat Memperoleh
Gelar Magister Ilmu Hukum**



**Oleh :
DANY WIDIHARTANTA, S.H.
NIM 21120061**

**MAGISTER ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS DARUL ULLUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
(UNDARIS)**

2023

**IMPLEMENTASI HAK ASASI MANUSIA TERHADAP
PERLINDUNGAN HUKUM MELALUI ASURANSI
KEPADA KORBAN ATAU AHLI WARIS AKIBAT
KECELAKAAN LALU LINTAS**

TESIS

**Disusun untuk Memenuhi Syarat Memperoleh
Gelar Magister Ilmu Hukum**



**Oleh :
DANY WIDIHARTANTA, S.H.
21120061**

**MAGISTER ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
(UNDARIS)**

2023

HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Tesis : IMPLEMENTASI HAK ASASI MANUSIA TERHADAP
PERLINDUNGAN HUKUM MELALUI ASURANSI
KEPADA KORBAN ATAU AHLI WARIS AKIBAT
KECELAKAAN LALU LINTAS

Nama Mahasiswa : DANY WIDIHARTANTA, S.H.

NIM : 21120061

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Tesis ini telah disetujui oleh Dosen Pembimbing dan dinyatakan memenuhi syarat ilmiah untuk dipertahankan dalam Sidang Ujian Tesis yang diselenggarakan oleh Program Studi Magister Ilmu Hukum Undaris.

Persetujuan Dosen Pembimbing diberikan pada hari Kamis tanggal 27 April 2023.

Tim Dosen Pembimbing

Pembimbing I



Dr. Tri Susilowati, S.H., M.Hum

Pembimbing II



Dr. Drs. Lamijan, S.H., M.Si.

Mengetahui

Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum



Dr. Drs. Lamijan, S.H., M.Si.

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN TESIS

Judul Tesis : IMPLEMENTASI HAK ASASI MANUSIA TERHADAP
PERLINDUNGAN HUKUM MELALUI ASURANSI
KEPADA KORBAN ATAU AHLI WARIS AKIBAT
KECELAKAAN LALU LINTAS

Nama Mahasiswa : DANY WIDIHARTANTA, S.H.


NIM : 21120061

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Tesis ini telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dalam Sidang Ujian Tesis dan dinyatakan sah menemuhi syarat serta lulus pada hari hari Sabtu tanggal 29 April 2023.

Dewan Penguji Ujian Tesis

Ketua Penguji.



Dr. Tri Susilowati, S.H., M.Hum.

Anggota Penguji,



Dr. Drs. Lamijan, S.H., M.Si.

Anggota Penguji,



Dr. Hj. Wieke Dewi Suryandari, S.H., M.H., Sp.N.

Mengetahui

Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum



Dr. Drs. Lamijan, S.H., M.Si.

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama Lengkap : DANY WIDIHARTANTA, S.H.

Tempat, Tanggal Lahir : Klaten, 27 Desember 1985

NIM : 21120061

Program Studi : Magister Ilmu Hukum

Menyatakan dengan ini sesungguhnya bahwa naskah tesis saya yang berjudul:

**IMPLEMENTASI HAK ASASI MANUSIA TERHADAP PERLINDUNGAN
HUKUM MELALUI ASURANSI KEPADA KORBAN ATAU AHLI WARIS
AKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS**



Adalah benar-benar merupakan karya asli saya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya sendiri dalam naskah tesis tersebut telah diberi tanda sitasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari terbukti pernyataan saya tersebut tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik, berupa pencabutan tesis dan gelar akademik yang saya peroleh dari tesis tersebut.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ungaran, 29 April 2023

Yang Membuat Pernyataan,

DANY WIDIHARTANTA, S.H.

ABSTRAK

Tujuan penelitian yaitu 1) menganalisis implementasi hak asasi manusia dalam perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas, 2) menganalisis hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas, 3) menganalisis upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

Metode penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dilengkapi deskriptif kuantitatif, yaitu penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi saat sekarang. Pendekatan penelitian ini adalah penelitian gabungan hukum yuridis empiris, yaitu pendekatan yuridis empiris dalam penelitian ini maksudnya adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan diperoleh hasil kesimpulan 1) implementasi hak asasi manusia dalam perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas, 2) hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas, 3) adanya upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Ahli Waris, Perlindungan Hukum, Hak Asasi Manusia.

ABSTRACT

The research objectives are 1) to analyze the implementation of human rights in legal protection of victims or heirs due to traffic accidents. 2) analyze the obstacles encountered in legal protection of victims or heirs due to traffic accidents. 3) analyze efforts to overcome obstacles encountered in legal protection of victims or heirs due to traffic accidents.

This research method is a qualitative descriptive research equipped with quantitative descriptive, namely research that seeks to describe a symptom, event, event that is happening now. The approach of this research is a combined research on empirical juridical law, that is, an empirical juridical approach in this study means that in analyzing the problem it is done by combining legal materials (which are secondary data) with primary data obtained in the field.

Based on the results of the research and discussion, the conclusions are 1) implementation of human rights in legal protection of victims or heirs due to traffic accidents, 2) obstacles encountered in legal protection of victims or heirs due to traffic accidents, 3) efforts to overcome obstacles encountered in legal protection of victims or heirs due to traffic accidents.

Keywords: Traffic Accidents, Heirs, Legal Protection, Human Rights.

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan atas kehadiran Allah SWT, berkat karunia-Nya Tesis ini dapat penulis selesaikan. Tesis ini disusun sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan Program Magister Hukum (S2) pada Program Pascasarjana Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman Guppi Ungaran dengan judul **“IMPLEMENTASI HAK ASASI MANUSIA TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM MELALUI ASURANSI KEPADA KORBAN ATAU AHLI WARIS AKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS”**


Penulis menyadari bahwa Tesis ini melibatkan banyak pihak yang telah berkontribusi baik berupa motivasi, tenaga dan pemikiran yang tak ternilai harganya. Maka perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga dan tulus kepada;

1. Dr. Drs. H. Hono Sejati, S.H., M.Hum., selaku Rektor Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman Guppi Ungaran yang telah memberikan kesempatan kepada kami untuk mengikuti pendidikan Program Magister Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman Guppi Ungaran.
2. Dr. Drs. Lamijan, S.H., M. Si., selaku ketua program studi magister ilmu hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman Guppi Ungaran dan selaku pembimbing I tesis atas kesempatan yang diberikan untuk mengikuti pendidikan Program Magister Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman Guppi Ungaran serta telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk bimbingan penyusunan tesis ini.

3. Dr. Tri Susilowati, S.H., M.Hum., selaku pembimbing II tesis yang telah menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk bimbingan penyusunan tesis ini.
4. Bapak dan Ibu Staf pengajar dan Sekretariat Program Magister Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Center Sudirman Guppi Ungaran.
5. Kedua orangtuaku tercinta, terima kasih atas doa dan dukungannya dalam penyelesaian tesis ini.
6. Istriku dan anak-anakku tercinta, terima kasih atas doa, pengertian, cinta kasih dan dukungannya dalam penyelesaian tesis ini.

Penulis menyadari bahwa Tesis ini masih terdapat sejumlah kekurangan yang merupakan kelemahan penulis dalam membuat. Dengan segala hormat, segala bentuk kekurangan penulis mohon dapat dikoreksi oleh penguji pada ujian seminar hasil penelitian ini.

Ungaran, April 2023



DANY WIDIHARTANTA, S.H.

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
HALAMAN PENGESAHAN UJIAN TESIS	iv
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT.....	vii
PRAKATA.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Kebaruan Penelitian.....	10
C. Rumusan Masalah.....	10
D. Tujuan Penelitian	11
E. Manfaat Penelitian	11
F. Sistematika Penelitian.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	14
A. Landasan Konseptual.....	14
1. Konsepsi Tentang Hak Asasi Manusia.....	14
2. Konsepsi Tentang Perlindungan Hukum.....	23
3. Konsepsi Tentang Korban	25
4. Konsepsi Tentang Asuransi.....	26
5. Konsepsi Tentang Penerima Asuransi (Korban dan Ahli Waris).....	26
6. Konsepsi Kecelakaan Lalu Lintas	28
B. Landasan Teoritis	42
1. Teori Hak Asasi Manusia	42

2. Teori Perlindungan Hukum	42
3. Teori Bekerjanya Hukum	43
4. Teori Keadilan	44
C. Originalitas Penelitian	46
D. Kerangka Berpikir	49
BAB III METODE PENELITIAN	51
A. Jenis Penelitian	51
B. Pendekatan Penelitian.....	51
C. Lokasi dan Subjek Penelitian	51
D. Sumber Data	51
E. Teknik Pengumpulan Data	53
F. Teknik Analisis Data	53
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	56
A. Implementasi hak asasi manusia dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.....	56
B. Hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.....	70
C. Upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.....	74
BAB V PENUTUP.....	78
A. Simpulan.....	78
B. Saran	82
DAFTAR PUSTAKA	84
LAMPIRAN I	90

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kehidupan dan aktivitas manusia melibatkan hal-hal yang berbeda secara mendasar yang menunjukkan hakikat kehidupan itu sendiri. Sifat esensial yang dimaksud di sini adalah sifat “tidak kekal” yang akan selalu menyertai kehidupan dan aktivitas manusia. Pada umumnya, yang dimaksud dengan terus-menerus yaitu selalu mencakup dan selalu mengikuti orang, baik secara individu maupun ketika bertindak dalam kelompok atau sebagai bagian dari suatu kelompok masyarakat¹. Keadaan yang tetap, sesuai dengan sifatnya menghasilkan suatu keadaan yang tidak dapat diperkirakan dengan tepat, sehingga keadaan itu tidak pernah menyampaikan rasa kepastian. Tentu saja, karena tidak ada kepastian, pada titik tertentu berakhir pada situasi yang juga tidak pasti. Situasi tidak aman ini dapat memanasifestasikan dirinya dalam berbagai bentuk dan kejadian yang biasanya dihindari. Ketidakpastian tentang segala kemungkinan yang mungkin timbul atau dalam bentuk atau peristiwa yang belum pasti menimbulkan rasa ketidakpastian yang sering disebut dengan risiko.

Ketidakpastian ini tidak diragukan lagi juga berlaku untuk dunia transportasi. Padahal, meski masyarakat khususnya pengguna jasa transportasi pada umumnya sadar akan risiko kecelakaan, namun tidak banyak warga yang melindungi diri

¹ Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta : Sinar Grafika, 1992, hal. 2.

dengan mengasuransikan². Pengertian dari kata “risiko” sendiri adalah suatu kondisi yang melibatkan kemungkinan penyimpangan yang lebih buruk dari hasil yang diharapkan. Risiko adalah ketidakpastian yang dapat menimbulkan kerugian. Ketidakpastian ini dapat menyebabkan klaim asuransi. Beberapa ketidakpastian dapat dibedakan menjadi beberapa, diantaranya adalah³:

1. Ketidakpastian ekonomi (*economic uncertainty*), yaitu suatu peristiwa yang disebabkan oleh perubahan sikap konsumen, seperti perubahan minat, perubahan harga, perubahan teknologi, atau perolehan penemuan baru.
2. Ketidakpastian alam (*uncertainty of nature*) yaitu ketidakpastian yang berasal dari peristiwa alamiah atau yang berasal dari alam. Misalnya kebakaran, badai, topan, banjir dan lain-lain.
3. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human insecurity*), misalnya perang, pencurian, perampokan, pembunuhan, dll.

Di antara ketiga jenis ketidakpastian yang disebutkan di atas, ketidakpastian alam dan manusia dapat diasuransikan. Yang pertama tidak dapat diasuransikan karena bersifat spekulatif (faktor ekonomi) dan sulit diukur menurut tingkat keparahannya (*severity*)⁴. Risiko berdasarkan objek yang diketahui dapat dibagi menjadi tiga bagian, diantaranya adalah⁵:

1. Risiko individu atau pribadi (*personal risk*)

² Kun Wahyu Wardana, *Hukum Asuransi, Proteksi Kecelakaan Transportasi*, Bandung : CV. Mandar Maju, 2009, hal. 16.

³ A. Junaedy Ganie, *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta : Sinar Grafika, 2013, hal. 40.

⁴ Abbas Salim, *Asuransi dan Manajemen Resiko*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2003, hal. 3- 4.

⁵ Man Suparman Sastrawidjaja dan Endang, *Hukum Asuransi, Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito, Usaha Perasuransian*, Bandung : PT. Alumni, 2010, hal. 50.

2. Risiko aktif (*property risk*)
3. Risiko kewajiban (*liability risk*)

Dalam hal ini, lanjutan dari bahasan mengenai risiko dan ketidakpastian adalah adanya kecelakaan lalu lintas. Jalan dan lalu lintas jalan harus memperluas perannya sebagai perancang keselamatan, kesejahteraan, dan pengaturan lalu lintas. Namun perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang lalu lintas dan transportasi ternyata tidak hanya membawa manfaat dan pengaruh positif bagi perilaku manusia, tetapi juga membawa dampak negatif, antara lain munculnya permasalahan kecelakaan lalu lintas. Seseorang sebenarnya mengalami berbagai resiko seperti kerugian, korban jiwa, kecelakaan, bencana alam, penyakit, kegagalan, bahkan kematian dan hal-hal yang tidak diinginkan lainnya akibat kecelakaan lalu lintas. Pengertian kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 1(24) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (selanjutnya disebut UU LLAJ 2009), yaitu "kecelakaan di jalan yang tidak terduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa jalan lain. pengguna." terlibat, mengakibatkan korban jiwa dan/atau kerusakan harta benda."⁶

Pada umumnya kecelakaan lalu lintas yang menimpa masyarakat merupakan bencana yang sering terjadi dan terkadang menimbulkan banyak korban. Kecelakaan ini juga menimbulkan beban atau kerugian materiil dan immateriil bagi yang luka, cacat tetap atau meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas tersebut. Mengenai kecelakaan lalu lintas, tentu ada informasi tentang bahaya dan juga jumlah kecelakaan, jika tidak dapat dipungkiri karena alat transportasi yang

⁶ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

memudahkan pengelolaan kepentingan vital masyarakat, dan mereka juga terkena dampaknya. berkat perkembangan teknologi modern yang sangat pesat. Hal ini tentu saja menjadi beban bagi para pihak, juga bagi pemerintah, perusahaan asuransi, pengemudi kendaraan maupun korban. Untuk mengatasi masalah ini tentu harus dicarikan jalan keluarnya dan/atau harus ada kepastian hukum atau jaminan hukum. Karena pada prinsipnya setiap warga negara menginginkan perlindungan, khususnya dalam kecelakaan lalu lintas, untuk menentramkan korban atau ahli warisnya, maka pemerintah mencanangkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Wajib Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas sebagai sistem jaminan sosial (*social security*).

Kepastian hukum merupakan perlindungan yang dapat dibenarkan terhadap kesewenang-wenangan, sehingga seseorang mendapatkan apa yang diharapkannya. Masyarakat mengharapkan adanya kepastian hukum karena masyarakat lebih tertib dengan adanya kepastian hukum. Tugas hukum adalah menciptakan kepastian hukum karena bertujuan untuk menciptakan ketertiban masyarakat. Di sisi lain, masyarakat mengharapkan manfaat dari pelaksanaan atau penegakan hukum. Hukum adalah untuk manusia, maka penegakan atau penindakan hukum harus membawa kemaslahatan atau kemaslahatan bagi masyarakat. Jangan sampai suatu hukum yang diberlakukan atau dipaksakan menimbulkan gejolak dalam masyarakat⁷.

⁷ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, Yogyakarta : Cahaya Atma Pustaka, 2010, hal. 207-208.

Sebagai Negara hukum Indonesia wajib menjamin setiap warga negaranya mempunyai kedudukan yang sama, termasuk hak dan kewajibannya di hadapan hukum. Hal tersebut merupakan bentuk upaya perwujudan tujuan Negara Indonesia yang tertuang dalam alinea IV Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu:

“Kemudian dari pada itu untuk membentuk suatu Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial, maka disusunlah Kemerdekaan Kebangsaan Indonesia itu dalam suatu Undang-Undang Dasar Negara Indonesia, yang terbentuk dalam suatu susunan Negara Republik Indonesia yang berkedaulatan rakyat dengan berdasar kepada Ketuhanan Yang Maha Esa, Kemanusiaan yang adil dan beradab, Persatuan Indonesia dan Kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalam Permusyawaratan/Perwakilan, serta dengan mewujudkan suatu Keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.”

Untuk mencapai tujuan tersebut, ketersediaan infrastruktur dalam negeri untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan rakyat merupakan hal mutlak yang harus diterima oleh masyarakat dan harus dijamin oleh pemerintah. Tugas negara dilakukan oleh negara bagian dan pemerintah sub-negara bagian sesuai dengan alokasi kompetensi yang ditetapkan dalam undang-undang dan peraturan. Jalan merupakan salah satu infrastruktur terpenting dan krusial bagi

keberhasilan negara dalam menjalankan tugas dan fungsinya yang terpenting⁸. Akses terhadap prasarana jalan yang baik merupakan hak masyarakat yang menjadi tanggung jawab dan kewajiban negara sebagai penyelenggara jalan. Meningkatnya jumlah kendaraan setiap harinya dapat memperburuk kondisi jalan bahkan menimbulkan kerusakan, hal tersebut dapat menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Lebih dari itu, perbincangan mengenai kecelakaan lalu lintas yang dikaitkan dengan negara Indonesia, tidak lepas dengan kaitan dengan adanya undang-undang. Seperti halnya dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 secara khusus mengatur tentang kecelakaan lalu lintas yang jelas-jelas merupakan akibat mati atau lukanya seorang korban sebagai akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat transportasi selain lalu lintas jalan dan kendaraan. Kompensasi atau dana perimbangan berasal dari dana sumbangan wajib yang dibayarkan setiap tahun oleh setiap orang yang memiliki/menggunakan kendaraan atau kendaraan. Dikuatkan lagi oleh Menurut Pasal 240 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, setiap orang menjadi korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapat pertolongan pertama dan perawatan di rumah sakit terdekat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas adalah bahwa korban harus mendapatkan hak-haknya. Fakta yang sering muncul dalam praktek menunjukkan bahwa korban kecelakaan lalu lintas tidak mendapatkan haknya secara memadai. Korban kecelakaan lalu lintas,

⁸ Muhammad Siregar, Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Akibat Kerusakan Jalan Dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan. Tesis. Medan: Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2019, hal. 2.

baik yang meninggal dunia maupun yang luka berat maupun ringan, tidak segera diberitahukan hak-haknya. Korban kecelakaan lalu lintas berhak mendapatkan santunan dari petugas kecelakaan lalu lintas dan korban kecelakaan lalu lintas. Perwujudan dari ganti rugi tersebut antara lain⁹:

1. Pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah.
2. Ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas
3. Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi

Guna pemenuhan kebutuhan yang belum pasti di masa yang akan datang, maka sebagian manusia memerlukan asuransi. Asuransi merupakan salah satu jenis manajemen risiko dimana risiko dialihkan dari pihak pertama ke pihak lain (perusahaan asuransi). Otorisasi didasarkan pada aturan dan prinsip hukum yang berlaku umum yang diikuti oleh pihak pertama dan pihak lainnya, sesuai yang diatur dalam Bagian 1 Undang-Undang Asuransi No. 40 Tahun 2014 (selanjutnya disebut Undang-Undang Asuransi 2014)¹⁰. Perasuransian Indonesia diatur oleh UU Perasuransian No. 40 Tahun 2014, yang merupakan perubahan atas UU Perasuransian No. 2 Tahun 1992. Pada Pasal 2, Pasal 1, 2, dan 3 UU No. 40 Tahun 2014, yaitu¹¹:

⁹ Siti Rukmini, Suhadi, Ratna Luhfitasari, Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Adanya Jalan Rusak di Jalan Provinsi Kabupaten Penajam Paser Utara (Legal Protection Towards The Victims of Traffic Accidents due to the Damage Road and the Provincial Road of Penajam Paser Utara Regency, *Jurnal Lex Suprema, Volume 2 Nomor 1*, 2020, hal. 170.

¹⁰ Ratna Dewi, Imam Jauhari, Sri Walny Rahayu, Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, *Syah Kuala Law Journal : Vol. 1, No.2*, Agustus 2017, hal. 125.

¹¹ Undang-Undang Tentang Perasuransian

1. Perusahaan asuransi hanya dapat melakukan mediasi:
 - a. Usaha asuransi umum, termasuk lini usaha asuransi kesehatan dan asuransi kerugian;
 - b. Usaha reasuransi untuk risiko perusahaan asuransi non-jiwa lainnya.
2. Perusahaan asuransi jiwa hanya dapat menjalankan bisnis asuransi jiwa, termasuk bisnis anuitas, bisnis asuransi kesehatan, dan bisnis asuransi kecelakaan.
3. Perusahaan reasuransi hanya dapat melakukan kegiatan reasuransi

PT. Jasa Raharja memberikan perlindungan kepada masyarakat Indonesia melalui 2 (dua) skema asuransi sosial, antara lain Asuransi Kecelakaan Penumpang Angkutan Umum yang dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 (selanjutnya disebut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964). Dana asuransi kecelakaan wajib untuk kecelakaan penumpang dan asuransi tanggung gugat pihak ketiga wajib dilaksanakan berdasarkan UU Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas Jalan No. 34 Tahun 1964 (selanjutnya disebut UU No. 34 Tahun 1964).

Korban/ahli waris yang menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 adalah setiap penumpang sah dari alat angkut umum yang mengalami kecelakaan diri pada saat menggunakan angkutan umum sedangkan yang bersangkutan berada di dalam alat angkut yang bersangkutan, yaitu. turun di titik keberangkatan di tempat tujuan. Sementara itu, para korban/ahli waris yang tidak terlibat dalam lalu lintas jalan dan pernah terlibat dalam kecelakaan akibat penggunaan angkutan jalan, berhak, Undang-undang No. 34 tahun 1964, yaitu. setiap orang atau penumpang yang berada di dalam kendaraan bermotor. dan terlibat dalam suatu tabrakan

apabila pengemudi kendaraan bermotor menjadi penyebab kecelakaan, maka penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi juga berhak atas ganti rugi tersebut.

Dalam prakteknya banyak masyarakat yang tidak mengerti dan tidak mengetahui tata cara pemberian dana kompensasi PT. Jasa Raharja agar tidak ada korban kecelakaan/ahli waris yang tidak mau melaporkan masalah dan tidak mau mengurusnya, karena tidak ada pemberitahuan dari pihak kontraktor maupun pemilik armada angkutan jalan. Hal ini terjadi karena PT. Jasa Raharja tidak memberikan jalan yang terbaik kepada masyarakat, sehingga banyak ditemukan kendala yang mempersulit dalam menangani Santunan Korban Kecelakaan/Ahli Waris PT Jasa Raharja, bahkan korban/ahli waris yang mengalami kecelakaan lalu lintas tidak mendapatkan haknya sebagai santunan PT. Jasa Raharja. Hal demikian semestinya nir perlu terjadi bila para penyelenggara pelayanan yg berkaitan menggunakan pelayanan santunan, mulai menurut pihak. Kepolisian Lalu Lintas Resor sampai PT Jasa Raharja melaksanakan transparansi pelayanan publik. Khususnya hal-hal yg herbi santunan jasa raharja misalnya yg pada amanatkan pada Keputusan Menteri PendayagunaanAparatur Negara Nomor: Kep/26/M.PAN/2/2004 lepas 24 Februari 2004 mengenai petunjuk teknis transparansi & akuntabilitas pada penyelenggaraan pelayanan publik yg menyatakan bahwa:

“Transparansi penyelenggaraan pelayanan publik adalah aplikasi tugas & aktivitas yg bersifat terbuka bagi rakyat menurut proses kebijakan,

perencanaan, aplikasi & pengawasan/pengendaliannya, dan gampang diakses sang seluruh pihak yg membutuhkan informasi”.

B. Kebaruan Penelitian

Penyelenggaran pelayanan publik yang dilaksanakan sang aparatur pemerintah pada banyak sekali sektor terutama yg menyangkut kebutuhan dasar rakyat masih jauh yang diharapkan. Hal ini bisa dicermati diantaranya menurut adanya pengaduan dan keluhan menurut rakyat, antara lain menyangkut mekanisme dan prosedur kerja pelayanan yang tidak transparan, kurang informatif pada arti kurangnya penyuluhan mengenai Jasa Raharja terhadap rakyat luas terutamanya rakyat pedalaman. Latar belakang tadi adalah kelemahan-kelemahan yg ditemukan dilapangan ketika ini sebagai akibatnya agama rakyat menggunakan Jasa Raharja mulai menurun. Oleh lantaran itu, penelitian ini krusial buat dikaji & diteliti sang peneliti.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana implementasi hak asasi manusia dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap koban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas?
2. Apa saja hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas?
3. Bagaimana upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap koban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas?

D. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis implementasi hak asasi manusia dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.
2. Menganalisis hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.
3. Menganalisis upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan evaluasi bagi pihak-pihak yang menangani permasalahan perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini juga dapat digunakan sebagai tambahan khasanah pengetahuan, atau sebagai bahan kajian ilmiah suatu gejala sosial kehidupan remaja, khususnya yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

a. Masyarakat

Penelitian ini dapat digunakan oleh masyarakat, dalam rangka memperjuangkan haknya ketika menjadi seorang korban dalam suatu kecelakaan lalu lintas. Masyarakat yang cenderung awam terhadap hak-hak korban kecelakaan lalu lintas, dapat menggunakan penelitian ini sebagai

bahan pertimbangan dalam memperjuangkan hak mereka dan atau hak korban mereka.

b. Aparat

Bahan bacaan ini dapat dijadikan tinjauan praktis bagi aparat, dalam pelaksanaan penyidikan dan penyelidikan dalam suatu kecelakaan lalu lintas. Bahan bacaan yang dapat dimanfaatkan secara praktis, pada dasarnya merupakan suatu esensi atas pelaksanaan penelitian yang komprehensif. Artinya aparat dapat memanfaatkannya, setelah melalui suatu tindakan penyesuaian dengan realitas sosial yang ada dilapangan.

c. Lembaga

Sebagai penelitian yang komprehensif, manfaat praktis yang ketiga adalah untuk lembaga. Manfaat untuk lembaga dalam hal ini, adalah suatu kondisi realistik atas pelaksanaan pemenuhan hak korban dalam tindak kecelakaan lalu lintas. Adapun lembaga yang dimaksud dalam hal ini adalah Jasa Raharja.

F. Sistematika Penelitian

Bab I Pendahuluan berisi tentang latar belakang masalah, keterbaruan penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika tesis.

Bab II Tinjauan Pustaka berisi tentang landasan konseptual, landasan teori, orisinalitas penelitian, kerangka pemikiran.

Bab III Metode Penelitian berisi tentang jenis penelitian, metode pendekatan, sumber data, teknik pengumpulan data dan teknik analisis data.

Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan meliputi implementasi hak asasi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas, hambatan yang dihadapi dalam implementasi hak asasi perlindungan hukum terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas, serta upaya mengatasi kendala implementasi hak asasi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

Bab V Penutup, bab ini merupakan bab penutup yang berisikan tentang kesimpulan dan saran dari penulis yang mungkin berguna sebagai salah satu upaya dalam menjawab permasalahan yang ada.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Konseptual

1. Konsepsi Tentang Hak Asasi Manusia

Hak asasi manusia (HAM) secara tegas di atur dalam Undang Undang No. 39 tahun 1999 pasal 2 tentang asas-asas dasar yang menyatakan “Negara Republik Indonesia mengakui dan menjunjung tinggi hak asasi manusia dan kebebasan dasar manusia sebagai hak yang secara kodrati melekat pada dan tidak terpisahkan dari manusia, yang harus dilindungi, dihormati, dan ditegakkan demi peningkatan martabat kemanusiaan, kesejahteraan, kebahagiaan, dan kecerdasan serta keadilan.”

Hak asasi secara fundamental untuk memahami hakikat Hak Asasi Manusia, terlebih dahulu akan dijelaskan pengertian dasar tentang hak. Secara definitif “hak” merupakan unsur normatif yang berfungsi sebagai pedoman berperilaku, melindungi kebebasan, kekebalan serta menjamin adanya peluang bagi manusia dalam menjaga harkat dan martabatnya. Hak sendiri mempunyai unsur-unsur sebagai berikut:¹²

- a. Pemilik hak;
- b. Ruang lingkup penerapan hak;

¹² Tim ICCE UIN Jakarta. Demokrasi, Hak Asasi Manusia dan Masyarakat Madani, (Jakarta : Prenada Media,2003) hlm. 199

c. Pihak yang bersedia dalam penerapan hak.

Ketiga unsur tersebut menyatu dalam pengertian dasar tentang hak. Dengan demikian hak merupakan unsur normatif yang melekat pada diri setiap manusia yang dalam penerapannya berada pada ruang lingkup hak persamaan dan hak kebebasan yang terkait dengan interaksinya antara individu atau dengan instansi. Hak asasi manusia dalam pengertian umum adalah hak-hak dasar yang dimiliki setiap pribadi manusia sebagai anugerah Tuhan yang dibawa sejak lahir. Ini berarti bahwa sebagai anugerah dari Tuhan kepada makhluknya, hak asasi tidak dapat dipisahkan dari eksistensi pribadi manusia itu sendiri. Hak asasi tidak dapat dicabut oleh suatu kekuasaan atau oleh sebab-sebab lainnya, karena jika hal itu terjadi maka manusia kehilangan martabat yang sebenarnya menjadi inti nilai kemanusiaan. Hak asasi mencakup hak hidup, hak kemerdekaan/kebebasan dan hak memiliki sesuatu.¹³ Ditinjau dari berbagai bidang, HAM meliputi :

1) Hak asasi pribadi (*Personal Rights*)

Hak yang meliputi kebebasan menyatakan pendapat, kebebasan memeluk agama, kebebasan bergerak, dan sebagainya. hak-hak asasi pribadi ini sebagai berikut : Hak kebebasan untuk bergerak, berpergian, dan berpindah-pindah tempat, hak kebebasan untuk memilih dan aktif dalam organisasi atau perkumpulan, dan kebebasan

¹³ Tukiran Taniredja dkk, *Konsep Dasar Pendidikan Pancasila*, Yogyakarta, Ombak, 2013

untuk memilih, memeluk, menjalankan Contoh : hak kemerdekaan, hak menyatakan pendapat, hak memeluk agama.

2) Hak asasi politik (*Political Rights*)

Hak untuk ikut serta dalam pemerintahan, hak pilih (dipilih dan memilih dalam suatu pemilihan umum), hak untuk mendirikan partai politik dan sebagainya. Hak-hak asasi politik ini sebagai berikut : hak untuk memilih dan dipilih dalam suatu pemilihan, hak ikut serta dalam kegiatan pemerintahan, hak membuat dan mendirikan partai politik serta organisasi politik lainnya, dan hak untuk membuat dan mengajukan suatu usulan petisi. Misalnya : memilih dan dipilih, hak berserikat dan hak berkumpul.

3) Hak asasi ekonomi (*Property Rights*)

Hak untuk memiliki sesuatu, membeli, dan menjual serta memanfaatkannya. Hak-hak asasi ekonomi ini sebagai berikut : hak kebebasan melakukan kegiatan jual beli, hak kebebasan mengadakan perjanjian kontrak, hak kebebasan memiliki sesuatu dan hak memiliki atau mendapatkan pekerjaan yang layak. Misalnya : hak memiliki sesuatu, hak mengarahkan perjanjian, hak bekerja dan mendapatkan hidup yang layak.

4) Hak asasi sosial dan kebudayaan (*Sosial & Cultural Rights*).

Hak untuk memilih pendidikan, hak untuk mengembangkan kebudayaan dan sebagainya. Hak-hak asasi sosial budaya ini sebagai berikut : hak menentukan, memilih, dan mendapatkan pendidikan,

hak mendapatkan pengajaran, dan hak untuk mengembangkan budaya yang sesuai dengan bakat dan minat. Misalnya : mendapatkan pendidikan, hak mendapatkan santunan, hak pensiun, hak mengembangkan kebudayaan dan hak berkreasi.

- 5) Hak untuk mendapatkan perlakuan yang sama dalam hukum dan Pemerintahan (*Rights Of Legal Equality*)

Hak mendapatkan perlakuan yang sama dalam hukum dan pemerintahan, hak untuk menjadi pegawai negeri sipil (PNS), dan hak untuk mendapatkan layanan dan perlindungan hukum.

- 6) Hak asasi untuk mendapatkan perlakuan tata cara peradilan dan perlindungan atau (*Procedural Rights*)

Peraturan dalam penahanan, penangkapan, penggeledahan, peradilan dan sebagainya. Hak-hak asasi peradilan ini sebagai berikut : hak mendapatkan pembelaan hukum dipengadilan. Dan hak persamaan atas perlakuan penggeledahan, penangkapan, penahanan, dan penyelidikan di muka hukum.

Pemenuhan hak asasi manusia dalam suatu negara, tidak lepas dari adanya suatu kewajiban yang timbul baik oleh suatu negara atau masyarakat dalam negara tersebut sehingga muncul suatu keharmonisan yang berjalan secara selaras dan seimbang antara hak dan kewajiban manusia.¹⁴

¹⁴ <http://fh.unsoed.ac.id/sites/default/files/Skripsi%20Netty.pdf> diakses pada tanggal 12 desember 2017

Hak Asasi Manusia pada dasarnya bersifat umum atau universal karena diyakini bahwa beberapa hak yang dimiliki manusia tidak memiliki perbedaan atas bangsa, ras, atau jenis kelamin. Berdasarkan beberapa rumusan HAM di atas, dapat ditarik kesimpulan tentang ciri pokok hakikat HAM, yaitu sebagai berikut:

- 1) HAM tidak perlu diberikan, dibeli ataupun diwarisi. HAM merupakan bagian dari manusia secara otomatis
- 2) HAM berlaku untuk semua orang tanpa memandang jenis kelamin, ras, agama, etnis, pandangan politik, atau asal usul social dan bangsanya
- 3) HAM tidak bisa dilanggar. Tidak seorangpun mempunyai hak untuk melanggar dan membatasi orang lain

Tujuan Hak Asasi Manusia, yaitu sebagai berikut:

- 1) HAM adalah alat untuk melindungi orang dari kekerasan dan kesewenang wenangan.
- 2) HAM mengembangkan saling menghargai antar manusia
- 3) HAM mendorong tindakan yang dilandasi kesadaran dan tanggung jawab untuk menjamin bahwa hak-hak orang lain tidak dilanggar.

Hak merupakan sesuatu yang harus diperoleh. Dalam kaitannya dengan pemerolehan hak ada dua teori yaitu teori McCloskey dan teori Joel Feinberg. Menurut teori McCloskey dinyatakan bahwa pemberian hak adalah untuk dilakukan, dimiliki, atau sudah dilakukan. Sedangkan dalam teori Joel Feinberg dinyatakan bahwa pemberian hak penuh

merupakan kesatuan dari klaim yang absah (keuntungan yang didapat dari pelaksanaan hak yang disertai pelaksanaan kewajiban). Dengan demikian keuntungan dapat diperoleh dari pelaksanaan hak bila disertai dengan pelaksanaan kewajiban. Hal itu berarti antara hak dan kewajiban merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan dalam perwujudannya. Karena itu ketika seseorang menuntut hak juga harus melakukan kewajiban.¹⁵ Jhon Locke menyatakan bahwa hak asasi manusia merupakan hak yang diberikan langsung oleh Tuhan sebagai hak kodrati. Oleh sebab itu, tidak ada kekuasaan apapun didunia ini yang dapat mencabutnya. Hak ini bersifat sangatlah mendasar atau fundamental bagi hidup dan kehidupan manusia dan merupakan hak kodrati yang tidak terlepas dari dan dalam kehidupan manusia.¹⁶

Dalam tataran realitas nilai-nilai HAM belum berjalan dengan maksimal, pelanggaran HAM masih terjadi secara masif. HAM seringkali mengalami reduksi dan deviasi makna. HAM dipahami sebagai hak absolut yang seringkali melupakan pentingnya kehadiran kewajiban asasi manusia. Pendekatan tersebut seringkali menghasilkan upaya pemaksaan kehendak atas dasar kepentingan dan kebaikan bersama. Pemaksaan kehendak tak jarang berujung pada perilaku kekerasan. Dalam bahasa yang lebih keras dapat disebut adanya kecenderungan “preventif” dan “represif”. Preventif dan represif itu adalah manifestasi dari ideologi

¹⁵ Op., Cit., hal. 200

¹⁶ Masyhur Effendi. Dimensi dan Dinamika Hak Asasi Manusia dalam Hukum Nasional dan Internasional, (Jakarta, Ghalia Indonesia, 1994), hlm. 3.

pembangunan yang menuntun pada tercapainya ketertiban.¹⁷ Sulit untuk memahami bagaimana dorongan kuat untuk membela HAM yang menimbulkan perbuatan pelanggaran HAM itu sendiri. Todung Mulya Lubis menyebutkan bahwa ada 4 teori mengenai HAM, diantaranya sebagai berikut :

- 1) Hak-hak alami Yang berpandangan bahwa HAM adalah hak yang dimiliki oleh setiap manusia berdasarkan takdirnya, sehingga dapat dikatakan bahwa secara kodrati HAM itu melekat pada setiap insan yang diciptakan oleh Tuhan Yang Maha Esa.
- 2) Teori Positivis Teori ini berpandangan bahwa HAM harus tertuang dalam hukum maka akan menimbulkan adanya jaminan konstitusi sebagai perlindungan hak. Indonesia sebagai negara hukum, harus menjamin HAM dalam suatu peraturan untuk mengatur dan menegakkan HAM dalam kehidupan sehari-hari.
- 3) Teori Relativitas Kultural Penekanan teori ini adalah bahwa manusia merupakan interaksi sosial dan kultural serta perbedaan tradisi budaya dan peradaban berisikan perbedaan cara pandang kemanusiaan.
- 4) Doktrin Marxis Doktrin Marxis menolak teori hak-hak alami karena dalam suatu negara merupakan dasar dari seluruh hak. Hak-hak untuk

¹⁷ T. Mulya Lubis, 1982, Hak Asasi Manusia dan Kita, Jakarta : PT Djaya Pirusa, hlm.9

mendapat pengakuan atas hak individu harus mendapat pengakuan dari Negara.¹⁸

Perlindungan terhadap hak asasi manusia Upaya perlindungan HAM penekanannya pada berbagai tindakan pencegahan terhadap terjadinya pelanggaran HAM. Perlindungan HAM terutama melalui pembentukan instrumen hukum dan kelembagaan HAM. Juga dapat melalui berbagai faktor yang berkaitan dengan upaya pencegahan HAM yang dilakukan individu maupun masyarakat dan negara. Negaralah yang memiliki tugas utama untuk melindungi warga negaranya termasuk hak- hak asasinya. Meskipun di Indonesia telah ada jaminan secara konstitusional maupun telah dibentuk lembaga untuk penegakannya, tetapi belum menjamin bahwa hak asasi manusia dilaksanakan dalam kenyataan kehidupan sehari-hari atau dalam pelaksanaan pembangunan.¹⁹ Lembaga-lembaga perlindungan Hak Asasi Manusia, di indonesia pelaksanaannya upaya perlindungan HAM dilakukan oleh lembaga milik pemerintah dan lembaga milik swasta lain yang berwenang, antara lain :

1. Kepolisian
2. Kejaksaan
3. Komnas HAM
4. Pengadilan HAM di indonesia
5. Lembaga bantuan hukum indonesia (YLBHI)

¹⁸ Todung Mulya Lubis, 1993, In Search of Human Rights; Legal-Political Dilemmas of Indonesia's New Order 1996-1990, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama, hlm. 14

¹⁹ <http://berryjerryberry.blogspot.co.id/2015/05/pengertian-ham-perlindungan-ham-conto-h.html> diakses tanggal 18 desember 2017

6. Biro konsultasi dan bantuan hukum perguruan tinggi
7. Komnas anak

UUD 1945 menjamin perlindungan HAM, misalnya pengakuan dan jaminan hak atas persamaan hukum, jaminan hak untuk bebas dari tindakan diskriminasi dalam berbagai bentuknya, hak untuk bebas dari penyiksaan, dan lain sebagainya. UU No.39 tahun 1999, selain mengatur tentang berbagai hak yang dijamin, juga menjelaskan tentang tanggung jawab pemerintah dalam penghormatan, perlindungan dan pemenuhan HAM, serta mengatur tentang Komisi Nasional Hak Asasi Manusia (Komnas HAM). Jaminan perlindungan HAM dalam berbagai peraturan tersebut, memberikan kewajiban kepada negara dan utamanya adalah pemerintah terhadap hak-hak yang dijamin. Komitmen negara dalam menghormati, melindungi, dan memenuhi HAM tersebut kemudian dilakukan dengan terus menerus mengupayakan adanya pembentukan, perubahan, dan pencabutan regulasi-regulasi yang dimaksudkan untuk memperkuat perlindungan HAM. Nilai-nilai HAM selalu tercermin dan dijamin oleh hukum, dalam bentuk perjanjian-perjanjian, hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip umum dan norma-norma lain dari hukum internasional. Negara mempunyai kewajiban untuk menghormati, melindungi, dan memenuhi hak asasi manusia. Kewajiban menghormati (*To Respect*) berarti bahwa negara harus menahan diri (*Refrain*) dari intervensi terhadap hak-hak yang dijamin, atau menahan diri untuk membatasi pelaksanaan hak dalam hal pembatasan hak tersebut

dinyatakan secara jelas tidak diperbolehkan. Kewajiban untuk menjamin (*To Ensure*) adalah kewajiban yang bersifat positif (*Positive Duty*) yang mengandung dua jenis kewajiban yaitu kewajiban untuk melindungi (*To Protect*) dan kewajiban untuk memenuhi (*To Fullfill*). Kewajiban untuk melindungi adalah kewajiban negara untuk memberikan perlindungan, termasuk melindungi hak dari intervensi pelaku non-negara (*Private Interfrance*). dalam hal ini termasuk kewajiban negara untuk mengambil langkah-langkah yang perlu, misalnya melakukan pencegahan atas tindakan-tindakan yang dianggap dapat mengancam pelaksanaan hak, atau melakukan penghukuman pada para pelanggar. Jika negara tidak melakukan kewajibannya maka negara dapat dikatakan melakukan pelanggaran HAM. Pelanggaran ini terjadi karena negara gagal memenuhi kewajibannya melindungi hak-hak (asasi manusia) yang dijamin dalam hukum internasional maupun nasional, baik karena sengaja melakukannya (*Commision*), atau melakukan pembiaran (*Omission*).²⁰

2. **Konsep tentang Perlindungan Hukum**

Perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum atau dengan kata lain perlindungan hukum adalah berbagai upaya hukum yang harus diberikan oleh aparat penegak

²⁰ https://referensi.elsam.or.id/wp-content/uploads/2014/09/21.-perlindungan-Hak-AsasiManusia-di-indonesia.pdf&hl=en_US , diakses pada tanggal 18 desember 2017

hukum untuk memberikan rasa aman, baik secara pikiran maupun fisik dari gangguan dan berbagai ancaman dari pihak manapun.²¹

Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya. Berkaitan dengan konsumen, berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut.²²

Perlindungan hukum adalah penyempitan arti dari perlindungan, dalam hal ini hanya perlindungan oleh hukum saja. Perlindungan yang diberikan oleh hukum, terkait pula dengan adanya hak dan kewajiban, dalam hal ini yang dimiliki oleh manusia sebagai subyek hukum dalam interaksinya dengan sesama manusia serta lingkungannya. Sebagai subyek hukum manusia memiliki hak dan kewajiban untuk melakukan suatu tindakan hukum.²³

Menurut Setiono, perlindungan hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia untuk

²¹ Satjipto Raharjo, Ilmu Hukum, (Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 2000), hlm.74

²² Phillipus M. Hadjon, Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia, (Surabaya: PT. Bina Ilmu, 1987), hal. 25

²³ CST Kansil. Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 1980), hlm. 102

menikmati martabatnya sebagai manusia.²⁴ Menurut Muchsin, perlindungan hukum merupakan kegiatan untuk melindungi individu dengan menyasikan hubungan nilai-nilai atau kaidah-kaidah yang menjelma dalam sikap dan tindakan dalam menciptakan adanya ketertiban dalam pergaulan hidup antar sesama manusia.

3. **Konsepsi Tentang Korban**

Dalam Pengaturan hukum di Indonesia, korban selalu menjadi pihak yang paling dirugikan, selain korban telah menderita kerugian akibat kejahatan yang menimpa dirinya, baik secara materiil, fisik, maupun psikologis, korban juga harus menanggung derita berganda karena tanpa disadari sering diperlakukan hanya sebagai sarana demi terwujudnya sebuah kepastian hukum, misalnya harus kembali mengemukakan, mengingat bahkan mengulangi (merekonstruksi) kejahatan yang pernah menimpanya pada saat sedang menjalani proses pemeriksaan, baik ditingkat penyidikan maupun setelah kasusnya diperiksa di pengadilan. Menurut Muladi, korban (victim) adalah orang-orang yang baik secara individu maupun kolektif telah menderita kerugian, termasuk kerugian fisik atau mental, emosional, ekonomi, atau gangguan substansial terhadap hak-haknya yang fundamental melalui perbuatan atau komisi yang melanggar hukum pidana di masing-masing Negara, termasuk penyalahgunaan kekuasaan²⁵

²⁴ Setiono. Rule of Law (Supremasi Hukum). (Surakarta. Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas April, 2004), hlm. 3

²⁵ Muladi, 2005, Ham dalam Persepektif Sistem Peradilan Pidana, Bandung, Refika Aditama h,108

4. Konsepsi Tentang Asuransi

Asuransi telah berkembang menjadi suatu bidang usaha atau bisnis yang menarik dan mempunyai peranan yang tidak kecil dalam kehidupan ekonomi maupun dalam pembangunan ekonomi. Asuransi merupakan suatu perjanjian antara tertanggung atau nasabah dengan penanggung atau perusahaan asuransi. Pihak penanggung bersedia menanggung sejumlah kerugian yang mungkin timbul dimasa yang akan datang setelah tertanggung menyepakati pembayaran uang yang di sebut premi. Dari segi bahasa, asuransi berasal dari bahasa Inggris Insurance dan bahasa Belanda Verzekering atau Asurantie yang berarti pertanggungan atau penjaminan.²⁶ Menurut Wirjono Prodjodikoro dalam bukunya Hukum Asuransi di Indonesia memaknai asuransi sebagai: “suatu persetujuan dimana pihak yang menjamin berjanji kepada pihak yang dijamin, untuk menerima sejumlah uang premi sebagai penggantian kerugian, yang mungkin akan diderita oleh yang dijamin, karena akibat dari suatu peristiwa yang belum jelas.”²⁷

5. Konsepsi Tentang Penerima Asuransi (Korban dan Ahli Waris)

Warisan adalah perkara yang penting bagi kehidupan Anda. Tidak hanya untuk diri pribadi, melainkan juga untuk anak cucu Anda kelak. Meskipun penting, seringkali perihal warisan ini menimbulkan berbagai

²⁶ Hendi Suhendi dan Deni K Yusuf, *Asuransi Takaful Dari Teoretis ke Praktis*, (Bandung: Mimbar Pustaka, 2005)

permasalahan. Tidak heran, banyak juga orang yang putus tali persaudaraannya karena hak warisan. Permasalahan utamanya biasanya karena perbedaan pendapat mengenai kesetaraan dan keadilan.

Surat keterangan ahli waris perlu diurus sejak pewaris meninggal dunia. Fungsi surat ini antara lain sebagai pernyataan seseorang sebagai ahli waris yang sah. Surat ini juga menjadi bukti untuk mengurus uang tabungan atau deposito di bank, mengubah nama kepemilikan dari harta yang diwariskan, keterangan mengenai pewaris dan hak ahli waris, melindungi harta pewaris, dan menghindari penyalahgunaan wewenang. Dalam mengurus surat keterangan ahli waris, secara umum prosedur yang ditempuh adalah dengan mengumpulkan persyaratan-persyaratan yang dibutuhkan, lalu menghadap ke instansi/petugas terkait, yang aturannya juga dibedakan antara WNI non-Tionghoa dan non-Timur Asing dan WNI keturunan Tionghoa dan Timur Asing. Pasal 111 ayat (1) huruf c Permen ATR/Kepala BPN 16/2021 menerangkan bahwa tanda bukti sebagai ahli waris dapat berupa enam hal, yakni:

1. wasiat dari pewaris;
2. putusan pengadilan;
3. penetapan hakim/ketua pengadilan;
4. surat pernyataan ahli waris yang oleh para ahli waris dengan disaksikan oleh dua orang saksi dan diketahui oleh kepala desa/lurah dan camat tempat tinggal pewaris pada waktu meninggal dunia;

5. akta keterangan hak mewaris dari notaris yang berkedudukan di tempat tinggal pewaris pada waktu meninggal dunia; atau
6. surat keterangan waris dari Balai Harta Peninggalan (BHP).

Tanda bukti nomor 4 merupakan surat keterangan yang dapat dibuat oleh warga negara Indonesia (WNI) bukan keturunan asing. Untuk warga negara keturunan dengan pewaris berasal dari golongan Eropa atau Tionghoa perlu mendapatkan tanda bukti nomor 5 (akta dari notaris). Kemudian, golongan timur lainnya (Arab, India, dsb.) perlu mendapat tanda bukti nomor 6 (surat keterangan waris dari BHP). Hal tersebut sesuai dengan ketentuan dalam Lampiran SEMA 171/1991.

6. Konsepsi Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang serius di Indonesia. Dilihat dari segi makro ekonomi, kecelakaan merupakan inefisiensi terhadap penyelenggaraan angkutan atau suatu kerugian yang mengurangi kuantitas dan kualitas orang dan barang yang diangkut termasuk menambah totalitas biaya penyelenggaraan angkutan. Kecelakaan tidak terjadi secara kebetulan, namun diakibatkan oleh beberapa faktor penyebab kecelakaan yang harus dianalisis supaya tindakan korektif dan upaya preventif (pencegahan) kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan. Kecelakaan lalu lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun menurut WHO (2004). Berkaitan dengan hal tersebut, berbagai program penanganan kecelakaan lalu lintas di jalan telah dilaksanakan oleh berbagai instansi baik pemerintah maupun swasta. Berdasarkan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang diakibatkan oleh kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya diakibatkan oleh satu kendaraan yang menyebabkan cedera, kerusakan, atau kerugian pada pemiliknya atau korban (WHO, 1984). Secara teknis kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu kejadian yang disebabkan oleh banyak faktor yang tidak sengaja terjadi (Random Multy Factor Event). Dalam pengertian secara sederhana, bahwa suatu kecelakaan lalu lintas terjadi apabila semua faktor keadaan tersebut secara bersamaan pada satu titik waktu tertentu bertepatan terjadi. Hal ini berarti memang sulit memprediksi secara pasti dimana dan kapan suatu kecelakaan akan terjadi.

a. Pengertian Lalu Lintas dan Kecelakaan Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas adalah gerak/pindah kendaraan manusia dan hewan di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak. Menurut Undang Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 24 , LLAJ, *“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”*.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tentang Prasarana Lalu Lintas), kecelakaan lalu-lintas adalah : Suatu peristiwa di jalan yang tidak ada sangkasangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban jiwa atau kerugian lainnya.

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang sangat kompleks, karena bisa memiliki banyak sekali faktor penyebab, suatu kecelakaan lalu lintas bisa berasal dari manusia, mesin atau kendaraan, jalanan, dan lingkungan. Faktor manusia dipengaruhi oleh pengemudi, penumpang, pemakaian jalan, faktor kendaraan dipengaruhi oleh kendaraan tidak bermotor, kendaraan bermotor. Faktor jalanan dipengaruhi oleh kebaikan jalan, sarana jalan dan faktor lingkungan dipengaruhi oleh cuaca dan geografi. Kecelakaan lalu lintas adalah kegagalan kinerja satu atau lebih komponen pengemudi yang mengakibatkan kematian, luka berat, dan/atau kerusakan harta benda. Kecelakaan jalan dan jalan biasa dapat dikategorikan sedikitnya ke dalam empat kategori antara lain kecelakaan beruntun, kecelakaan tunggal, kecelakaan pedestrian dan kecelakaan benda diam.

Kecelakaan lalu lintas selalu mengandung unsur ketidak-sengajaan dan tidak disangka-sangka serta akan menimbulkan perasaan terkejut, heran dan trauma bagi orang yang mengalami kecelakaan tersebut. Hal ini seperti yang tercantum dalam Peraturan

Pemerintah No 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, sebagai peraturan pelaksana Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No 14 tahun 1992), pasal 92 butir (1) menyebutkan bahwa : kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

b. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Kitab Undang-undang Hukum Pidana yang lebih dikenal dengan sebutan KUHP, pada dasarnya membedakan dua macam tindak pidana, yaitu yang dikenal dengan sebutan 'kejahatan' dan "pelanggaran".

Diadakannya dua macam tindak pidana oleh pembentuk KUHP tersebut, maka perbedaan di dalam tindak pidana yang dimaksud disini tidak hanya terletak dalam peraturannya, akan tetapi disamping itu juga ada ancaman pidana atau sanksinya.

Untuk kejahatan, sanksi atau hukuman pidananya jauh lebih berat daripada ancaman pidana atau sanksi pelanggaran. Contoh misalnya untuk pidana mati, ancaman pidana atau sanksi pidana matinya hanya ada untuk tindak pidana kejahatan saja. Akan tetapi untuk tindak pidana pelanggaran hal tersebut di atas tidak dikenal. Maksudnya ancaman pidana mati itu tidak dikenal dalam tindak pidana pelanggaran. Untuk mengetahui apakah suatu perbuatan itu

termasuk kejahatan atau pelanggaran hukum dilihat dalam KUHP itu sendiri. Maksudnya apakah suatu perbuatan tersebut berarti termasuk kejahatan, dan apabila diatur dalam KUHP perbuatan itu termasuk pelanggaran.

Pengertian pelanggaran yang dimaksud oleh beberapa sarjana, diantaranya adalah Moeljatno²⁸ mengatakan bahwa:

*“Pelanggaran adalah perbuatan – perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang – undang yang menentukan atau perbuatan yang sifatnya melawan hukum itu baru diketahui setelah adanya tindakan yang menentukan demikian”*²⁹.

Wirjono Prodjodikoro³⁰ mengatakan bahwa Istilah pelanggaran sebenarnya merupakan suatu istilah yang diterjemahkan dari bahasa Belanda, yaitu dan istilah "*Overtreding*" dimana istilah perbuatan mengandung makna dan pengertian sebagai perbuatan yang melanggar sesuatu, dan berhubungan dengan hukum berarti tidak lain daripada perbuatan melanggar hukum.

Van Bammelan dalam Prodjodikoro³¹ ,mengatakan bahwa: ”perbedaan antara kedua golongan tindak pidana tersebut Kejahatan dan Pelanggaran" adalah tidak bersifat kualitatif, melainkan umumnya dengan hukuman lebih berat daripada pelanggaran”.

²⁸ Moeljatno.2002.Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.. Rineka Cipta Bandung, hal 71.

²⁹ *Ibid.*, hal. 72

³⁰ Prodjodikoro, 2000.Penegakan Hukum Lalu Lintas, Pustaka Media. Jakarta. hal 28.

³¹ *Ibid.*, hal. 4

Menurut Awaloedin bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 32 (1) dan (2), Pasal 33 (1) huruf a dan b, Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 atau peraturan perundang-undangan yang lainnya³².

Dari beberapa pengertian tersebut di atas memang apabila dihubungkan dengan kenyataan dalam hidup kita sehari-hari, pelanggaran diancam dengan sanksi yang lebih ringan daripada kejahatan. Dengan demikian benar juga apa yang dikatakan oleh Van Bemmelen bahwa perbedaan kejahatan dengan pelanggaran itu adalah perbedaan yang bersifat kualitatif, yaitu bahwa sanksi atau ancaman pidana yang diberikan pada si pelaku kejahatan lebih berat daripada yang diberikan pada si pelanggar Sebagai salah satu contoh dapat penulis kemukakan bahwa ancaman pidana atau sanksi pidana yang diberikan pada tindak pidana pencurian atau tindak pembunuhan adalah lebih berat bila dibandingkan dengan ancaman pidana atau sanksi pidana yang dijatuhkan pada pelaku pelanggaran lalu lintas.

Seperti apa yang telah dikemukakan beberapa pengertian tentang pelanggaran di atas, maka yang lebih dianggap perlu atau

³² Naning Rondlon Awaloedin, 2003, Mengairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas, Jakarta, Bina Ilmu, 1983), hal 19.

yang dipandang perlu untuk dikemukakan lebih dahulu pengertian lalu lintas, hal ini dimaksudkan untuk menjelaskan atau memberikan gambaran yang jelas tentang masalah yang menjadi pokok pembahasan dalam skripsi ini.

Poerwadarminta³³ dalam kamus Bahasa Indonesia mengatakan, lalu lintas adalah:

Berjalan bolak-balik dan hilir mudik, perihal perjalanan di jalan, dan bagaimana perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya. Penulis berpendapat, bahwa lalu lintas adalah setiap pemakai jalan baik perorangan maupun kelompok yang menggunakan jalan baik sebagai suatu ruang gerak/jalan kaki atau tanpa alat penggerak/kendaraan. Apabila dilihat dari pengertian lalu lintas itu, tidak lain adalah menyangkut gerak perpindahan orang atau barang dari satu tempat menuju ke tempat yang lain dengan menggunakan jalan sebagai sarana transportasi.

Dalam peraturan perundangan tersebut, hanya ditentukan apa dan bagaimana seharusnya pemakai jalan terutama pengemudi kendaraan itu harus mengemudikan kendaraannya. Seperti misalnya ketentuan yang tersebut dalam beberapa pasal undangundang Nomor 14 tahun 1992, maka barulah pelanggaran lalu lintas. Dari uraian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa pelanggaran lalu lintas itu

³³ W.J.S. Poerwadarminta. 1999. Dalam Kamus Bahasa Indonesia. Balai Pustaka, Jakarta, hal 56.

sesungguhnya tidak lain adalah pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan masalah lalu lintas.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan bermotor dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Pada sisi lain keselamatan lalulintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalulintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan atau lingkungan. Secara singkat dapat dipertegas bahwa keselamatan lalu lintas adalah keadaan terhindarnya pengguna jalan dan masyarakat dari kecelakaan lalu lintas.

c. Jenis-Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

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

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

- 3) Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Menurut Ditjen Hubdat (2006)³⁴, berdasarkan jumlah kendaraan yang terlibat, kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi dua jenis, yaitu:

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

Berdasarkan jenis tabrakan yang terjadi, kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu:

- 1) *Angle* (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan.
- 2) *Rear-End* (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah.
- 3) *Sideswipe* (Ss), kendaraan yang bergerak menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan.

³⁴ Ditjen Hubdat. 2013. Diskusi Litbang: Keselamatan Jalan menjadi Tanggung Jawab Bersama. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

- 4) *Head-On (Ho)*, tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswipe).
- 5) *Backing*, tabrakan secara mundur.

d. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi tiga jenis, yaitu:

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

e. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai faktor secara bersama-sama, seperti pelanggaran atau tindakan tidak hati-hati para pengguna jalan (pengemudi kendaraan bermotor dan pejalan

kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca dan jarak pandang. Menurut Austroads (2002)³⁵, terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu sebagai berikut:

1) Faktor manusia (human factors)

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Manusia menggunakan jalan sebagai pejalan kaki dan pengemudi kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan. Hampir semua kejadian kecelakaan diawali dengan pelanggaran aturan lalu lintas.

Tidak sedikit jumlah kecelakaan yang terjadi di Jalan raya diakibatkan karena ulah pengemudi, mulai dari mengendarai dalam keadaan kelelahan, mengantuk, tidak menggunakan helm atau sabuk pengaman saat berkendara, bermain hand-phone saat berkendara, mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, dan lain sebagainya.

Terdapat perbedaan demografis di tingkat kecelakaan. Sebagai contoh, meskipun kaum muda cenderung memiliki waktu reaksi yang baik, hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku dan sikap mereka lebih beresiko dan dapat

³⁵ Austroads. 2002. Road Safety Audit. Sydney: Austroads Publication.

menempatkan mereka dalam situasi yang lebih berbahaya terhadap pengguna jalan lainnya. Pengemudi yang lebih tua dengan reaksi lambat dimungkinkan terlibat dalam kecelakaan lebih banyak, tapi ini belum terjadi karena mereka cenderung untuk melambatkan kendaraan dan lebih hati-hati.

2) Faktor kendaraan (vehicle factors)

Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai sehingga harus dipelihara dengan baik agar semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman.

Kecelakaan Lalu Lintas tidak lepas dari faktor kendaraan. Faktor kendaraan yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan antara lain rem tidak berfungsi sebagaimana mestinya (rem blong), pecah ban, kondisi mesin yang tidak baik, kondisi kendaraan yang sudah tidak layak pakai, dan berbagai penyebab lainnya. Keseluruhan faktor kendaraan yang berimplikasi pada kecelakaan lalu lintas sangat erat hubungannya dengan teknologi yang digunakan dan perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan.

3) Faktor kondisi jalan dan alam

Faktor kondisi jalan dan kondisi alam juga berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak berfungsinya marka, rambu, dan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dan aturan-aturannya dengan spesifikasi standar yang dilaksanakan secara benar dan perawatan secukupnya supaya keselamatan transportasi jalan dapat terwujud. Hubungan lebar jalan, kelengkungan, dan jarak pandang memberikan efek besar terjadinya kecelakaan.

Kondisi jalan dan lingkungan juga sangat mempengaruhi tingkat kecelakaan yang terjadi di Jalan raya. Faktor jalan sebagai sarana lalu lintas terkait dengan kondisi permukaan jalan, pagar pembatas di jalan raya, kondisi jalan berlubang, licin, rusak, dan tidak merata. Kondisi ini tidak lepas dari bahan material yang digunakan untuk membangun jalan tersebut, dan diperparah dengan banyaknya angkutan besar seperti truk yang sering mengangkut muatan yang melebihi batas. Faktor lingkungan atau cuaca juga dapat mempengaruhi kinerja kendaraan, semisal keadaan jalan menjadi semakin licin, asap dan kabut juga mengganggu jarak pandang, terlebih apabila

berada di jalan-jalan daerah pegunungan. Hal ini sangat berdampak pada terjadinya kecelakaan.

4) Peraturan perundang-undangan

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Sehingga negara merasa penting untuk mengaturnya sesuai dengan perkembangan zaman agar hak-hak warga negara dalam kegiatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan tetap terjaga dan terjamin.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya merupakan produk hukum yang menjadi acuan dasar dan utama yang mengatur segala bentuk aspek lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini merupakan penyempurnaan dari undang-undang sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang mana Undang-undang ini dinilai sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru. UU Nomor 14 tahun 1992 ini berlaku selama 18 tahun, kemudian regulasi tentang UU lalu lintas diperbaharui pada tahun 2009.

B. Landasan Teoritis

1. Teori Hak Asasi Manusia

Hak Asasi Manusia merupakan hak yang dianugerahkan oleh Tuhan Yang Maha Esa. Hak Asasi Manusia meruoakan hak yang tidak dapat dicabut secara cuma- Cuma, yang berarti hak asasi manusia melekat di dalam manusia. Hak merupakan unsur normative yang berfungsi sebagai pedoman berperilaku dan melindungi kebebasan, kekebalan serta menjamin adanya peluang bagi manusia menjaga harkat dan martabatnya. Hak ini bukan merupakan suatu hukum positif atau dengan individu lainnya. Oleh sebab itu, apapun perbedaan yang terkandung didalam setiao manusia tidak akan bisa menghilangkan martabat hingga hak asasi manusia sebagai seorang manusia.

Menurut prof. A. Mansyur Effendy sebagaimana dikutip oleh Dr. Nurul qamar, S.H.,M.H. menyatakan bahwa selama ini, Hak asasi manusia sering juga disebut hak kodrat, hak dasar manusia, hak mutlak atau dalam bahasa inggris disebut *natural rights, human rights, dan fundamental rights*. Dalam bahasa belanda dikenal dengan *ground rechten, mense rechten, dan rechten van mens*³⁶

2. Teori Perlindungan Hukum

Dengan hadirnya hukum dalam kehidupan bermasyarakat, berguna untuk mengintegrasikan dan mengkoordinasikan kepentingan-kepentingan yang biasa bertentangan antara satu sama lain. Maka dari itu, hukum harus

³⁶ Qamar Nurul, ‘‘Hak Asasi Manusia dalam Negara Hukum Demokrasi’’..., h. 15

bisa mengintegrasikannya sehinggabenturan-benturan kepentingan itu dapat ditekan seminimal mungkin. Pengertian terminologi hukum dalam Bahasa Indonesia menurut KBBI adalah peraturan atau adat yang secara resmi dianggap mengikat, yang dikukuhkan oleh penguasa ataupun pemerintah, undang-undang, peraturan, dan sebagainya untuk mengatur pergaulan hidup masyarakat, patokan atau kaidah tentang peristiwa alam tertentu, keputusan atau pertimbangan yang ditetapkan oleh hakim dalam pengadilan, atau vonis.³⁷

Menurut Philipus M. Hadjon Selalu berkaitan dengan kekuasaan. Ada dua kekuasaan pemerintah dan kekuasaan ekonomi. Dalam hubungan dengan kekuasaan pemerintah, permasalahan perlindungan hukum bagi rakyat (yang diperintah), terhadap pemerintah (yang memerintah). Dalam hubungan dengan kekuasaan ekonomi, permasalahan perlindungan hukum adalah perlindungan bagi si lemah (ekonomi) terhadap si kuat (ekonomi), misalnya perlindungan bagi pekerja terhadap pengusaha.³⁸

3. Teori Bekerjanya Hukum

Teori ini dikemukakan oleh William Chamblis dan Robert B. Seidman. Berdasarkan teori ini, bekerjanya hukum dalam masyarakat dipengaruhi oleh kekuatankekuatan sosial, lembaga-lembaga pembuat hukum dan lembaga lembaga pelaksana hukum. Oleh karena itu bekerjanya hukum tidak bisa dimonopoli oleh hukum. Teori ini digunakan untuk

³⁷ Tim penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan pengembangan Bahasa, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi kedua, cet. 1, (Jakarta: Balai Pustaka, 1991) Hal 595

³⁸ Asri Wijayanti, Hukum Ketenagakerjaan Pasca Reformasi, Jakarta. Sinar Grafika, 2009, hlm 10

menganalisis permasalahan pertama, karena teori ini berkaitan dengan lembaga-lembaga pembuat hukum, penegak hukum, maupun kekuatan-kekuatan sosial, antara lain politik budaya masyarakat, dan wangsa. Kekuatan-kekuatan sosial itulah yang kemudian menyebabkan hukum mengalami dinamika.³⁹

Bekerjanya hukum dalam masyarakat dapat dilihat dari dua sisi , yaitu sisi dogmatis dan sisi sosiologis. Dari sisi dogmatis, di mana bekerjanya hukum dihubungkan dengan masalah penerapan hukum, penafsiran hukum, pembuatan konstruksi hukum dan sebagainya. Dari segi sosiologis , bekerjanya hukum dapat dilihat dari peran manusia yang menjadi perantara masuknya dalam sebuah masyarakat. Manusia sebagai aktor yang membawa hukum dalam masyarakat mengakibatkan hukum terpengaruh oleh subyektivitas yang dimiliki manusia itu sendiri. Hukum tidak lagi dipandang sebagai sesuatu yang otonom dan obyektif, melainkan sesuatu yang subyektif dan heterogen.

4. Teori Keadilan

Keadilan berasal dari kata adil, menurut Kamus Bahasa Indonesia adil adalah tidak sewenang-wenang, tidak memihak, tidak berat sebelah. Adil terutama mengandung arti bahwa suatu keputusan dan tindakan didasarkan atas norma-norma objektif. Keadilan pada dasarnya adalah suatu konsep yang relatif, setiap orang tidak sama, adil menurut yang satu belum

³⁹ William J. Camblis dan Robert B. Seidman, 1971. *Law, Order, and Power*, Reading, Mess Addison, Wesley.

tentu adil bagi yang lainnya, ketika seseorang menegaskan bahwa ia melakukan suatu keadilan, hal itu tentunya harus relevan dengan ketertiban umum dimana suatu skala keadilan diakui. Skala keadilan sangat bervariasi dari satu tempat ke tempat lain, setiap skala didefinisikan dan sepenuhnya ditentukan oleh masyarakat sesuai dengan ketertiban umum dari masyarakat tersebut.⁴⁰

Menurut Pandangan Aristoteles tentang keadilan bisa didapatkan dalam karyanya *nichomachean ethics*, *politics*, dan *rethoric*. Spesifik dilihat dalam buku *nicomachean ethics*, buku itu sepenuhnya ditujukan bagi keadilan, yang, berdasarkan filsafat hukum Aristoteles, mesti dianggap sebagai inti dari filsafat hukumnya, “karena hukum hanya bisa ditetapkan dalam kaitannya dengan keadilan”.⁴¹ Pada pokoknya pandangan keadilan ini sebagai suatu pemberian hak persamaan tapi bukan persamarataan. Aristoteles membedakan hak persamaannya sesuai dengan hak proposional. Kesamaan hak dipandangan manusia sebagai suatu unit atau wadah yang sama. Inilah yang dapat dipahami bahwa semua orang atau setiap warga negara dihadapan hukum sama. Kesamaan proposional memberi tiap orang apa yang menjadi haknya sesuai dengan kemampuan dan prestasi yang telah dilakukannya.

⁴⁰ M. Agus Santoso, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Kencana, Jakarta, 2014, hlm. 85.

⁴¹ L. J. Van Apeldoorn, 1996. “Pengantar Ilmu Hukum”, cetakan kedua puluh enam Pradnya Paramita, , Jakarta. Hal. 11-12

C. Originalitas Penelitian

1. Imam Jauhari. 2017. Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Pemerintah melalui Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan telah membentuk Perusahaan Negara yang bergerak dibidang Perasuransian yaitu PT Jasa Raharja (Persero). Tugas dan tanggung jawabnya adalah melakukan pemupukan dana melalui iuran wajib dan sumbangan wajib untuk selanjutnya disalurkan kembali melalui santunan PT Jasa Raharja (Persero) kepada korban/ahli waris akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan. Namun dalam praktiknya tidak semua korban/ahli waris mendapatkan santunan asuransi PT Jasa Raharja (Persero). Hal ini jelas bertentangan dengan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah yang berlaku. Penelitian ini mengkaji bagaimanakah bentuk perlindungan PT Jasa Raharja kepada korban/ahli waris akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan di Banda Aceh dalam praktiknya, bagaimanakah kewajiban pemilik alat angkutan lalu lintas jalan terhadap korban/ahli waris akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan dalam praktiknya dan apakah hambatan dan tantangan yang ditemukan korban/ahli waris dalam memperoleh perlindungan hukum. Metode Penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif atau penelitian hukum kepustakaan

2. Novita. 2020. Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Asuransi Jasa Raharja. Pemerintah melalui Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan telah membentuk Perusahaan Negara yang bergerak dibidang Asuransi Sosial yaitu PT Jasa Raharja (Persero). Tugas dan tanggung jawabnya adalah melakukan pemupukan dana melalui iuran wajib dan sumbangan wajib untuk selanjutnya disalurkan kembali melalui santunan PT Jasa Raharja (Persero) kepada korban kecelakaan lalu lintas. Dan pada Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian mengatur bagaimana asuransi berjalan serta bagaimana pengawasannya sejalan dengan Undang-Undang tersebut. Namun dalam praktiknya tidak semua korban kecelakaan lalu lintas dapat menerima santunan asuransi dari PT Jasa Raharja (Persero). Hal ini jelas bertentangan dengan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah yang berlaku. Penelitian ini mengkaji bagaimanakah perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas asuransi Jasa Raharja, dan bagaimanakah pengawasan terhadap asuransi kecelakaan lalu lintas Jasa Raharja. Metode Penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif analitis, yaitu penelitian yang menggambarkan dan menguraikan keadaan ataupun fakta yang ada tentang asuransi kecelakaan lalu lintas Jasa Raharja. Kemudian gambaran umum tersebut dianalisis dengan bertitik tolak dari peraturan

perundangundangan, teori-teori dan pendapat para ahli yang bertujuan mencari jawaban dari permasalahan yang akan dibahas lebih lanjut.

3. Iqbal 2020. Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi *Online* Apabila Terjadi Kecelakaan Menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggungjawaban Kecelakaan Penumpang. Santunan asuransi penumpang yang mengalami kecelakaan melalui PT. Jasa Raharja diberikan kepada penumpang sah yang menggunakan jasa angkutan berbasis aplikasi *online* yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan berdasarkan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Terhadap perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* yang tidak memenuhi persyaratan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 untuk dapat dikategorikan sebagai angkutan umum sebagaimana Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 yang merumuskan bahwa hanya penumpang yang sah saja dalam menggunakan jasa angkutan umum untuk mendapatkan santunan Jasa Raharja, maka apabila terjadi suatu kecelakaan kepada penumpangnya tidak mendapatkan santunan asuransi dari PT. Jasa Raharja. Tanggung jawab penyedia jasa transportasi *online* atau perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* telah memenuhi pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 untuk tentang Lalu Lintas untuk mengganti kerugian penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan dan Angkutan Jalan serta Pasal

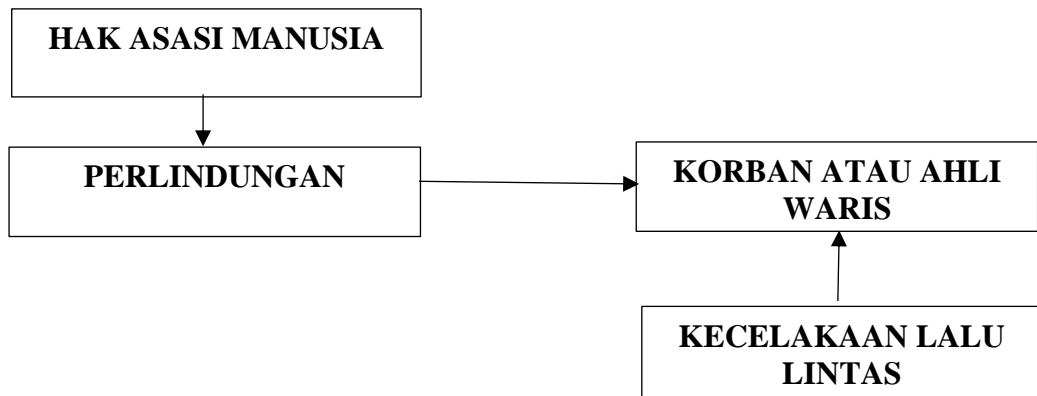
19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengenai tanggung jawab pelaku usaha. Bentuk tanggung jawab penyedia jasa transportasi online atau perusahaan angkutan berbasis aplikasi *online* terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan adalah pemberian ganti kerugian berupa santunan kepada ahli waris penumpang yang mengalami kematian dalam kecelakaan serta perawatan kesehatan kepada penumpang yang menderita cacat tubuh dan cedera atas kecelakaan angkutan yang terjadi.

D. Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir yang digunakan dalam penelitian ini, adalah bahwa hak asasi manusia (HAM) adalah suatu pemberian dari Tuhan Yang Maha Esa kepada manusia sebagai makhluk Tuhan yang sempurna. Hak asasi manusia (HAM) inilah yang kemudian dijadikan salah satu aspek atau pertimbangan, dalam suatu tindakan perlindungan hukum. Dalam perspektif kecelakaan lalu lintas, maka yang perlu untuk diberikan perlindungan adalah korban. Karena korban dalam perspektif kecelakaan lalu lintas, adalah pihak yang mengalami kerugian secara materil maupun formil. Dalam keadaan tertentu, korban bahkan harus mengalami kerugian besar berupa kehilangan nyawa.

Apabila kondisi ini terjadi, maka keluarga korbanlah yang menjadi aspek penting dalam perlindungan hukum. Dalam bahasa hukum sosial masyarakat Indonesia, maka keluarga korban disebut dengan ahli waris. Ahli waris sendiri secara spesifik, berkaitan dengan suatu kondisi yang dimiliki oleh korban yang meninggal dunia. Perlindungan terhadap ahli waris bagi korban

kecelakaan, merupakan realisasi atas perlindungan hak asasi manusia (HAM) korban.



Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dilengkapi deskriptif kuantitatif, yaitu penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi saat sekarang.⁴²

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian gabungan hukum yuridis empiris, yaitu pendekatan yuridis empiris dalam penelitian ini maksudnya adalah bahwa dalam menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan⁴³.

C. Lokasi dan Subjek Penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah hukum Polrestabes Semarang supaya data dapat didapatkan dengan mudah dan soal jarak dan waktu tidak terkendala.

D. Sumber Data

1. Data Primer

Data primer diperoleh dari wawancara dan observasi lapangan secara langsung pada narasumber di wilayah hukum Polrestabes Semarang

⁴²Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, cet ke 19.

⁴³Johny Ibrahim, 2005. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Surabaya Bayumedia.

berkaitan untuk menjawab rumusan masalah penelitian yang telah dijabarkan melalui observasi dan wawancara.

2. Data Sekunder

Keterangan-keterangan yang diperoleh dari bahan-bahan kepustakaan, dalam hal ini mengacu pada literatur, perundang-undangan, kasus-kasus yang kemudian dibedakan menjadi.

a. Bahan hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan-bahan hukum yang diperoleh dari perundang-undangan tentang :

- 1) Undang-Undang Dasar 1945
- 2) Undang Undang hak asasi manusia
- 3) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.
- 4) Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.
- 5) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara
- 6) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Berupa buku, jurnal penelitian bidang hukum.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan bahan hukum primer dan sekunder. Seperti, kamus hukum dan ensiklopedia.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Wawancara yaitu suatu acara memperoleh informasi langsung dari narasumber untuk mengetahui tentang perlindungan hukum terhadap koban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.
2. Observasi yaitu aktivitas terhadap suatu proses atau objek dengan maksud merasakan dan kemudian memahami pengetahuan dari sebuah fenomena berdasarkan pengetahuan dan gagasan yang sudah diketahui sebelumnya, untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan untuk melanjutkan suatu penelitian.
3. Studi pustaka, yaitu dengan mempelajari buku-buku, peraturan perundang-undangan yang berlaku dan arsip-arsip yang ada yang sesuai dengan materi yang peneliti bahas.

F. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dari hasil penelitian akan dianalisa dengan menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif dilengkapi data kuantitatif yang memaparkan secara jelas dengan kalimat-kalimat untuk menjawab perihal dengan kata lain penelitian deskriptif analitis mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah - masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, hasil penelitian yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada konsep Miles & Huberman, yaitu:

1. Pengumpulan data

Pengumpulan data dalam penelitian kualitatif, proses pengumpulan data dilakukan sebelum penelitian, pada saat penelitian, dan bahkan di akhir penelitian.

2. Reduksi data

Reduksi data adalah sebagai suatu proses pemilihan, memfokuskan pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis yang mengungkapkan hal-hal penting, menggolongkan, mengarahkan dan mengorganisasikan data agar lebih sistematis. Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis yang menghasilkan ringkasan data yang potensial untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian, sehingga dapat dibuat kesimpulan yang bermakna.

3. Penyajian data

Penyajian data dilakukan setelah proses reduksi. Penyajian data merupakan proses pemberian sekumpulan informasi yang sudah disusun yang memungkinkan untuk menarik kesimpulan. Proses penyajian data ini adalah mengungkapkan secara keseluruhan dari kelompok data yang diperoleh agar mudah dibaca, maka peneliti dapat memahami apa yang terjadi dalam kancah penelitian dan apa yang dilakukan peneliti dalam mengantisipasinya.

4. Kesimpulan

Kesimpulan dalam rangkaian analisis data kualitatif menurut model interaktif yang dikemukakan oleh Miles & Huberman secara esensial berisi tentang uraian dari seluruh sub kategorisasi tema yang tercantum pada tabel kategorisasi dan pengkodean yang sudah terselesaikan disertai dengan quote verbatim wawancaranya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi hak asasi manusia dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas

Perlindungan hukum adalah pemberian hak-hak terhadap subjek hukum yang didasarkan atas peraturan perundang-undangan. Perlindungan hukum sangat penting artinya ketika seseorang dan badan hukum mengalami suatu permasalahan. Pembicaraan berikut adalah tentang perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu-lintas. Pembicaraan ini menjadi penting mengingat peristiwa kecelakaan lalu-lintas begitu sering terjadi dibarengi dengan korban yang ditimbulkan dari luka ringan hingga kematian.

Perlindungan pada korban kecelakaan lalu lintas harus melalui beberapa tahapan prosedur yang diperoleh oleh korban sebagai hak, antara lain:

1. Pertolongan dan perawatan, Pasal 240 undang-undang lalu lintas menunjukkan hak korban ini biasa diperoleh korban dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah.
2. Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya.
3. Memberikan pertolongan kepada korban.
4. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian terdekat.
5. Memberikan informasi terkait dengan kejadian kecelakaan.

Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum adalah adanya upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya tersebut.

Menurut Philipus M. Hadjon, perlindungan hukum diartikan sebagai tindakan melindungi atau memberikan pertolongan kepada subyek hukum dengan perangkat-perangkat hukum. Bila melihat pengertian perlindungan di atas maka dapat diketahui unsur-unsur dari perlindungan hukum, yaitu : subjek yang melindungi, objek yang akan dilindungi alat, instrumen maupun upaya yang digunakan untuk tercapainya perlindungan tersebut. Dari beberapa pengertian mengenai perlindungan hukum di atas, dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum sebagai suatu upaya untuk melindungi kepentingan individu atas kedudukannya sebagai manusia yang mempunyai hak untuk menikmati martabatnya dengan memberikan kewenangan padanya untuk bertindak dalam rangka kepentingannya tersebut.

Perlindungan hukum dapat dibedakan menjadi dua yaitu Perlindungan Hukum Preventif dan Perlindungan Hukum Represif. Perlindungan Hukum Preventif yaitu Perlindungan yang diberikan dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Sedangkan, Perlindungan Hukum Represif yaitu Perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda atau ganti kerugian yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

Perlindungan hukum secara preventif yaitu bersifat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, bentuk perlindungan hukum secara preventif yang di berikan pemerintah kepada masyarakat adalah dengan cara adanya rambu-rambu lalu lintas, patroli polisi lalu lintas dan lain-lain. Oleh karena itu untuk meringankan permasalahan korban kecelakaan lalu lintas dan ahli warisnya, Pemerintah membentuk asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang khusus mengelola asuransi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. PT. Jasa Raharja, BUMN yang mendapat amanah dari Pemerintah untuk mengelola dan melaksanakan program perlindungan dasar terhadap masyarakat pengguna alat transportasi umum baik di darat, laut, dan udara serta lalu lintas jalan, melakukan berbagai Kegiatan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. Kegiatan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas itu antara lain dengan mengadakan Edukasi, Pembagian brosur, Sosialisasi ke sekolah-sekolah, kelurahan, kecamatan, mengenai Safety Riding, dan Pemasangan Spanduk. Safety Riding ini akan mengupas upaya PT Jasa Raharja dalam mengedukasi masyarakat tentang keselamatan dan keamanan berkendara di jalan raya.

Sedangkan, bentuk perlindungan hukum secara represif yaitu bersifat menyelesaikan masalah yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas jalan tersebut. Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, perlindungan hukum secara represif diwujudkan dalam bentuk memberikan berbagai beban kewajiban bagi para

pihak yang terkait, dan di ikuti dengan sanksi. Apabila kewajiban-kewajiban tersebut dilanggar atau tidak dipenuhi, sanksi yang dijatuhkan dapat berupa sanksi administratif maupun sanksi pidana. Sanksi administratif yang dapat dikenakan, jika terjadi pelanggaran seperti :

1. Persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor (antara lain mobil penumpang umum) yang wajib dipenuhi melalui mekanisme pengujian berkala, apabila dilanggar, berdasarkan Pasal 76 ayat (1) dikenai sanksi administratif seperti Peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin, dan/atau pencabutan izin.
2. Perusahaan angkutan umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan tentang waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi kendaraan umum. Apabila kewajiban tersebut tidak dipenuhi maka berdasarkan Pasal 92 ayat (2) dikenai sanksi administrative seperti peringatan tertulis, pemberian denda administratif, pembekuan izin, dan/ atau pencabutan izin.

Secara yuridis, menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Korban pengertian korban adalah seseorang yang mengalami penderitaan fisik, mental, dan / atau kerugian ekonomi yang diakibatkan oleh suatu tindak pidana. Terjadinya suatu tindak pidana dalam masyarakat mengakibatkan adanya korban tindak pidana dan juga pelaku tindak pidana.

Berbagai pengertian korban banyak dikemukakan baik oleh para ahli maupun bersumber dari konvensi-konvensi internasional yang membahas mengenai korban, sebagian diantaranya sebagai berikut:

1. Menurut Arif Gosita, korban adalah mereka yang menderita jasmaniah dan rohaniah sebagai akibat tindakan orang lain yang mencari pemenuhan kepentingan diri sendiri atau orang lain yang bertentangan dengan kepentingan hak asasi pihak yang di rugikan.
2. Romli Atmasasmita mengatakan, korban adalah orang yang disakiti dan penderitaannya itu diabaikan oleh Negara. Sementara korban telah berusaha untuk menuntut dan menghukum pelaku kekerasan tersebut.
3. Muladi berpendapat, korban (victims) adalah orang-orang yang baik secara individual maupun kolektif telah menderita kerugian, termasuk kerugian fisik atau mental, emosional, ekonomi, atau gangguan substansial terhadap hak-haknya yang fundamental, melalui perbuatan atau komisi yang melanggar hukum pidana di masing-masing negara, termasuk penyalahgunaan kekuasaan.

Dengan berdasarkan pengertian korban menurut para ahli di atas, dapat dilihat bahwa korban pada dasarnya tidak hanya orang-orang-perorangan saja melainkan dapat diperluas menjadi kelompok, yang secara langsung menderita akibat dari perbuatan-perbuatan yang menimbulkan kerugian.

Secara viktimologi, pengertian korban mengalami tiga fase perkembangan. Pada awalnya, viktimologi hanya mempelajari korban

kejahatan saja. Pada fase ini dikatakan sebagai *penal or special victimology*. Pada fase kedua, viktimologi tidak hanya mengkaji masalah korban kejahatan saja tetapi meliputi korban kecelakaan. Pada fase ini disebut sebagai *general victimology*. Selanjutnya pada fase ketiga, *viktimologi* sudah berkembang lebih luas lagi yaitu mengkaji permasalahan korban penyalahgunaan kekuasaan dan hak-hak asasi manusia, pada fase ini dikatakan sebagai *new viktimology*.

Hak-hak korban berdasarkan hukum di Indonesia dibagi dalam dua jenis, yaitu berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan diluar Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana. Kedudukan korban tidak secara eksplisit diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, kecuali terhadap korban yang juga berkedudukan sebagai saksi, sehingga ketentuan dan jaminan perlindungan diberikan kepada korban yang juga menjadi saksi dalam setiap proses peradilan pidana. Hak-hak korban berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, antara lain yaitu :

1. Hak menuntut penggabungan perkara gugatan ganti kerugian dalam perkara pidana (Pasal 98-101 KUHAP).
2. Hak atas pengembalian barang milik korban yang disita (Pasal 46 ayat (1) KUHAP).
3. Hak pengajuan laporan atau pengaduan (Pasal 108 ayat (1) KUHAP).
4. Hak mengajukan upaya hukum banding dan kasasi (Pasal 233 dan Pasal 244 KUHAP).

5. Hak untuk didampingi juru bahasa (Pasal 177 ayat (1) KUHAP).
6. Hak untuk didampingi penerjemah (Pasal 178 ayat (1) KUHAP).
7. Hak untuk mendapatkan penggantian biaya sebagai saksi (Pasal 229 ayat (1) KUHAP).

Selain Kitab Undang-Undang Hukum Acara pidana, hak-hak korban juga terdapat di dalam Undang-Undang yang berlaku di Indonesia, antara lain yaitu:

1. Berdasarkan bab II mengenai perlindungan dan hak korban yang tercantum dalam Pasal 5, seperti memperoleh perlindungan atas keamanan pribadi, keluarga, dan harta bendanya, serta bebas dari ancaman yang berkenaan dengan kesaksian yang akan, sedang, atau telah diberikannya; ikut serta dalam proses memilih dan menentukan bentuk perlindungan dan dukungan keamanan; memberikan keterangan tanpa tekanan; mendapat penerjemah; mendapatkan informasi mengenai perkembangan kasus; mendapatkan informasi mengenai putusan pengadilan; mengetahui dalam hal terpidana dibebaskan; mendapat identitas baru; mendapatkan tempat kediaman yang baru; memperoleh penggantian biaya transportasi sesuai dengan kebutuhan; mendapat nasihat hukum; dan/atau memperoleh bantuan biaya hidup sementara sampai batas waktu perlindungan berakhir.
2. Hak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan perlakuan hukum yang adil serta mendapat kepastian hukum dan perlakuan yang sama di depan

hukum (Pasal 3 ayat (2) Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang HAM).

3. Hak mendapatkan perlindungan dari pihak keluarga, kepolisian, kejaksaan, pengadilan, advokat, lembaga sosial, atau pihak lainnya baik sementara maupun berdasarkan penetapan perintah perlindungan dari pengadilan (Pasal 10 huruf a Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2004 tentang Penghapusan Kekerasan Dalam Rumah Tangga).
4. Hak untuk mendapatkan ganti kerugian dari tersangka dan Negara (Pasal 1 ayat (4) dan (5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 2008 tentang Pemberian Kompensasi, Restitusi, Dan Bantuan Kepada Saksi Dan Korban).
5. Hak untuk mengetahui transparansi penyidikan (Pasal 39 ayat (1) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2009 tentang Pengawasan dan Pengendalian Penanganan Perkara Pidana di Lingkungan Kepolisian Negara Republik Indonesia).
6. Menurut bab XIV mengenai kecelakaan lalu lintas bagian keempat yang tercantum dalam Pasal 240, hak korban meliputi pertolongan dan perawatan dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas dan/atau pemerintah; ganti kerugian dari pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas; Santunan kecelakaan lalu lintas dari perusahaan asuransi. Namun ditambah lagi

pada Pasal 241 yaitu berhak memperoleh pengutamaan pertolongan pertama dan perawatan pada rumah sakit terdekat.

Kecelakaan lalu lintas menurut Badan Kesehatan Dunia (WHO) adalah kejadian di mana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka luka atau kematian manusia atau binatang. Data WHO menunjukkan kecelakaan akibat mengabaikan aturan lalu lintas telah menelan korban jiwa sekitar 2,4 juta jiwa manusia setiap tahunnya. Jumlah angka kematian yang diakibatkan kecelakaan tersebut menduduki peringkat ketiga sebagai penyebab kematian manusia di dunia. Setidaknya di Indonesia setiap tahunnya tercatat sekitar 26.000- 29.000 jiwa tewas karena kecelakaan lalu lintas.

Definisi kecelakaan lalu lintas menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Pasal 93 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan adalah “suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Sedangkan kecelakaan lalu lintas menurut UULLAJ 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.

Dalam UULLAJ pasal 229 mengatur tentang golongan kecelakaan lalu lintas, antara lain:

1. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
 - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan
 - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang
 - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
2. Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
4. Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
5. Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian Pengguna Jalan, ketidak layakan Kendaraan, serta ketidaklaikan Jalan dan/atau lingkungan.

Data Kejadian Kecelakaan Lalulintas Di Polrestabes Semarang

Periode Tahun 2022

NO	BULAN	JML KEJADIAN	MD	LB	LR
1	JANUARI	82	14	1	80
2	FEBRUARI	69	15	0	84
3	MARET	99	14	0	103
4	APRIL	96	22	0	108

5	MEI	86	9	0	97
6	JUNI	82	8	0	81
7	JULI	104	14	0	114
8	AGUSTUS	112	29	0	111
9	SEPTEMBER	109	8	0	129
10	OKTOBER	86	18	0	93
11	NOVEMBER	86	24	3	81
12	DESEMBER	105	13	0	122

Akibat dari kecelakaan lalu lintas di atas, maka korban dapat mengalami kematian atau meninggal dunia dan menderita cacat. Pihak pemerintah atau pihak pemilik alat angkutan lalu lintas jalan memberikan bantuan berupa santunan kepada korban/ahli waris. Bantuan berupa santunan tersebut yang diberikan pemilik alat angkutan lalu lintas jalan banyak mengandung maksud untuk meringankan beban dari korban /ahli waris yang ditinggalkan, sebagaimana diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ menyebutkan bahwa Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang, dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Namun ketentuan tersebut diatas tidak dapat berlaku sebagaimana ayat (3) menjelaskan apabila:

1. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi
2. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, dan/atau

3. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil Tindakan pencegahan.

Maksud dari bertanggung jawab di atas adalah bertanggung jawab sesuai dengan tingkat kesalahan akibat dari kelalaian. Maksud dari pihak ketiga adalah orang yang berada di luar kendaraan bermotor. Sedangkan keadaan memaksa disini keadaan yang secara teknis tidak mungkin dielakkan oleh pengemudi seperti gerakan orang dan/atau hewan secara tiba-tiba.

Upaya penanggulangan korban kecelakaan lalu lintas jalan yaitu Pertolongan Pertama Pada Korban Kecelakaan (P3K) dilakukan di Klinik, setelah observasi dan aman, korban dirujuk ke RSUD guna mendapatkan perawatan lanjutan. Tindakan kemanusiaan dalam menolong korban kecelakaan lalu lintas dalam meminimalisir fatalitas cedera korban kecelakaan yang terjadi dan jauh dari peralatan medis yang memadai didukung PT. Jasa Raharja. Implementasi dari respon PT. Jasa Raharja diawali dengan sosialisasi dan penawaran melakukan kerja sama penanganan korban kecelakaan secara terpadu. Kerja sama penanggulangan korban kecelakaan guna memberikan kepastian jaminan kepada masyarakat bahwa Jasa Raharja menjamin biaya perawatan korban kecelakaan yang di rawat dan dirujuk dari klinik. PT. Jasa Raharja melakukan komunikasi dan kerja sama dengan semua stakeholder yang berkontribusi dalam penanggulangan korban kecelakaan lalu lintas dalam memberikan kepastian

jaminan dan penyaluran hak masyarakat mulai dari Fasilitas Kesehatan Pertama sampai Fasilitas Kesehatan Lanjutan.

PT. Jasa Raharja menjelaskan bahwa ketika terjadi kecelakaan lalu lintas maka korban kecelakaan lalu lintas/ahli warisnya dapat menghubungi PT. Jasa Raharja untuk menanyakan persyaratan serta prosedur pengajuan santunan dana kecelakaan lalu lintas. PT. Jasa Raharja (Persero) akan memberikan mekanisme serta persyaratan yang harus dilengkapi oleh korban kecelakaan lalu lintas/ahli warisnya. Persyaratan utama pengajuan santunan yaitu adanya laporan polisi mengenai kecelakaan yang terjadi dan laporan dari dokter mengenai keadaan korban kecelakaan lalu lintas.

Waktu yang dibutuhkan untuk pencairan dana Asuransi PT. Jasa Raharja adalah Ketika berkas telah lengkap, waktu yang dibutuhkan maksimal 1 (satu) jam. Tetapi jika korban meninggal dunia pencairan dana tidak boleh lebih dari 3 hari. Proses pengajuan dan penerimaan santunan :

1. Hubungi terlebih dahulu petugas jasa raharja untuk mendapatkan informasi mengenai kelengkapan persyaratan yang dibutuhkan.
2. Pengajuan berkas untuk mendapatkan santunan dapat dilakukan di Kantor Cabang atau Kantor Perwakilan PT. Jasa Raharja (Persero) di seluruh Indonesia.
3. Penerimaan santunan dilakukan di Kantor Cabang atau Kantor Perwakilan PT. Jasa Raharja (Persero) yang dekat dengan domisili/tempat tinggal korban/ahliwaris korban.

Dalam proses pemberian santunan, korban atau ahli waris harus mengikuti prosedur yang sudah ada, maka apabila prosedur sudah dilakukan dengan lengkap maka pihak PT. Jasa Raharja langsung mengelola data tersebut untuk proses pemberian santunan yang dilakukan secepatnya. Dana santunan akan diberikan kepada korban ataupun ahli warisnya. Apabila korban kematian, maka dana tersebut akan diberikan kepada ahli waris yang sah. Pada proses pencairan dana santunan maka pihak PT. Jasa Raharja memakai 2 pokok yaitu : menentukan tarif premi dan penetapan klaim. Dalam menentukan tarif premi PT. Jasa Raharja juga melakukan survey lapangan maupun rumah sakit untuk mengetahui riwayat kecelakaan dan seperti apa kondisi yang dialami korban kecelakaan tersebut.

Sebagaimana ditegaskan dalam ketentuan-ketentuan tersebut bahwa wujud dari santunan asuransi jasa raharja adalah berwujud uang tunai. Ditegaskan dalam Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 415/KMK.06/200 Pasal 1 ayat (1) Penumpang yang menjadi korban akibat kecelakaan selama berada di dalam alat angkutan penumpang umum di darat, sungai/danau, ferry/penyeberangan, dan di laut atau ahli warisnya berhak memperoleh santunan. Untuk diketahui, besarnya nilai santunan yang diberikan oleh PT. Jasa Raharja (Persero) berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan RI No. 15 dan 16/PMK.10/2017, besaran santunan kepada korban kecelakaan lalu lintas jalan berbeda-beda sesuai dengan akibat yang terjadi dari kecelakaan lalu lintas tersebut.

B. Hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

Kendala yang dihadapi di lapangan adalah terkendala pada pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu pada sanksi dimana sanksi tersebut masih terdapat pilihan antara kurungan atau denda sehingga masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas lebih memilih membayar denda sehingga tidak ada efek jera bagi si pelanggar. Selain itu, dikarenakan kurangnya kesadaran masyarakat akan peraturan berlalu lintas, sarana dan prasarana lalu lintas yang kurang memadai, juga personil polisi lalu lintas banyak yang kurang menjalankan profesionalisme dan belum cukup memadai.

Dana santunan PT Jasa Raharja (Persero) yang diberikan atas suatu peristiwa kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan, baik terhadap korban/ahli warisnya telah menimbulkan berbagai persoalan. Dimana persoalan-persoalan tersebut tidak terlepas dari hambatan dan tantangan yang ditemukan korban/ahli waris dalam memperoleh perlindungan hukum.

Hambatan tersebut pada umumnya muncul dalam pengelolaan PT Jasa Raharja (Persero) berkaitan dengan sistem administrasi personil, oleh karena sangat terbatasnya personil yang menjalankan tugas operasional dilapangan khususnya yang bergerak dibidang sosialisasi Jasa Raharja, sehingga banyak ketidaktahuan pihak korban/ahli waris bahwa sebenarnya korban/ahli waris dijamin oleh jaminan sosial sebagaimana diatur dan ditetapkan dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 dan UU No. 34

Tahun 1964. Karena ketidaktahuan korban/ahli waris akan adanya jaminan sosial tersebut telah mengakibatkan gugurnya hak atau daluwarsa untuk mendapatkan santunan dana akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan. Adapun demikian, ada sebagian korban/ahli waris yang mengetahui bahwa dirinya akan memperoleh santunan akibat kecelakaan, akan tetapi korban/ahli waris tidak mengetahui mengenai prosedur atau tata cara pengurusan dana santunan tersebut. Sehingga tak jarang korban/ahli waris memakai jasa orang lain sebagai kuasanya untuk mengurus klaim asuransi berupa santunan tersebut, yang tentunya hal ini akan mengurangi jumlah pendapatan yang seharusnya diterima karena telah dipotong dengan biaya jasa pengurusan yang telah dilakukan oleh pihak ke tiga.

Hambatan lain juga ditemukan korban/ahli waris biasanya dalam proses waktu pengurusan pengajuan klaim yang waktunya dibatasi selama 6 bulan sehingga apabila data-data dari korban/ahli waris terlambat maka santunan dana asuransi PT Jasa Raharja (Persero) dinyatakan gugur atau daluwarsa. Hal ini sering kali terjadi karena keterlambatan dalam menunggu hasil *visem et repertum* dari rumah sakit atau dokter yang merawat korban sampai meninggal dunia yang memakan waktu lama. Hal ini sangat merugikan korban/ahli waris sehingga mengakibatkan gugurnya permohonan tersebut.

Hal tersebut di atas terjadi karena terlalu banyak pihak yang berwenang dalam menangani korban/ahli waris, dimana pihak PT Jasa Raharja (Persero) menunggu pihak-pihak yang mengajukan klaim, setelah

itu baru dilakukan proses pembayaran. Menurut penulis seharusnya pihak PT Jasa Raharja (Persero) aktif bekerjasama dengan instansi pembantu seperti pihak Kepolisian, Rumah sakit atau Dokter yang merawat korban, pengusaha atau pemilik alat angkutan lalu lintas jalan serta pihak lainnya, sehingga tidak perlu menunggu klaim yang diajukan pihak korban/ahli waris karena akan memakan waktu lama dan terkesan berbelit-belit, mengingat korban/ahli waris sebagian besar masih pasif dalam hal pengurusan santunan dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Tantangan yang ditemukan korban/ahli waris secara umum adalah masih adanya korban yang belum berhasil mendapatkan santunan dikarenakan korban dinyatakan bersalah oleh pihak PT Jasa Raharja (Persero) dan tidak dijamin oleh Undang-Undang atau dengan kata lain dalam hal mencari pembuktian atas penggantian kerugian bahwa benar korban di rugikan akibat kelalaian yang dilakukan oleh pengemudi sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas jalan, sebagaimana diatur dalam pasal 234 ayat (1) UU LLAJ Tahun 2009. Apabila seorang penumpang mengajukan tuntutan ganti rugi karena luka atau lain-lainnya kepada pengangkut, korban cukup membuktikan bahwa dia menderita luka disebabkan pengangkutan itu.

Apabila tuntutan itu dibantah oleh pengangkut, maka penumpang yang harus membuktikan adanya kelalaian atau kesalahan pada pengangkut. Oleh karena pengemudi angkutan sering melakukan tindakan yang dinilai dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang, baik itu kerugian yang

secara nyata dialami oleh penumpang (kerugian materiil) maupun kerugian immateriil. Misalnya tindakan pengemudi yang mengemudi secara tidak wajar dalam menjalani tugasnya seperti dalam keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang dapat mempengaruhi kemampuannya sehingga mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan yang menyebabkan terjadinya kecelakaan dan penumpang yang menjadi korban.

Kendala yang dihadapi oleh pihak kepolisian bukan berasal dari berbagai pihak yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan raya saja, melainkan berasal dari sarana dan prasarana yang kurang memadai. Minimnya sarana dan prasarana seperti kurangnya transportasi dan alat telekomunikasi, menjadikan kinerja kepolisian tidak maksimal dalam menangani korban kecelakaan lalu lintas khususnya tabrak lari. Selain itu, dampak dari minimnya sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan penanganan kasus kecelakaan lalu lintas mengakibatkan lamanya proses penyelesaian masalah.

Termasuk juga kurangnya kesadaran hukum khususnya mematuhi rambu-rambu lalu lintas di jalan mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang merupakan salah satu faktor terjadinya kecelakaan serta faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya kurangnya kehati-hatian, sehingga sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

C. Upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap koban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas

Upaya adalah suatu tindakan yang bertujuan untuk mempermudah penyelesaian suatu permasalahan. Adapun dalam upaya ini sendiri akan menggunakan system diluar dari pada aturan yang telah ada maupun yang ada dalam aturan. Hal ini semata-mata untuk menyelesaikan permasalahan tersebut secara terbuka dan kesepakatan pihak-pihak yang bermasalah tersebut, bahwa dalam melaksanakan upaya ini sendiri akan di dampingi atau pun diawasi oleh pihak sebagai penengah atau (netral) yang bertujuan untuk memberikan masukan maupun solusi diantara kedua belah pihak.

Melaksanakan upaya ini sendiri harus sesuai dengan nilai-nilai aturan yang berlaku agar tidak menimbulkan kesenjangan di antara pihak, serta harus memperhatikan kondisi ataupun kemampuan dari pihak-pihak. Seperti halnya dalam upaya penyelesaian tindak pidana, dimana secara umum penyelesaian tindak pidana ini harus melibatkan aparat penegak hukum sebagai alat pemerintah untuk penegakan hukum. Hal ini tentunya tertuang dalam peraturan perundang-undangan dan dilaksanakan dengan hukum acara, sehingga keberadaan aparat penegak hukum adalah jembatan para pihak untuk mempercayai satu sama lain.

Aparat penegak hukum ini sendiri diatur dalam KUHAP, dan diberikan kewenangan berdasarkan fungsinya, yaitu:

1. Pasal 2 UU Kepolisian menyebutkan “Fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.
2. Pasal 1 Angka 1 UU Kejaksaan menyebutkan “Jaksa adalah pejabat fungsional yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk bertindak sebagai penuntut umum dan pelaksana putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap serta wewenang lain berdasarkan undang-undang”.
3. Pasal 1 Angka 5 UU Kekuasaan Kehakiman menyebutkan “Hakim adalah hakim pada Mahkamah Agung dan hakim pada badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, dan hakim pada pengadilan khusus yang berada dalam lingkungan peradilan tersebut”.
4. Pasal 1 Angka 1 UU Advokat menyebutkan “Advokat adalah orang yang berprofesi memberi jasa hukum, baik di dalam maupun di luar pengadilan yang memenuhi persyaratan berdasarkan ketentuan Undang-Undang ini”.

Aparat penegak hukum diatas tentunya menjalankan fungsinya sesuai dengan aturan yang mengaturnya. Seperti halnya penyelesaian tindak pidana, dimana akan di mulai pada tahap Kepolisian sebagai pihak yang dapat melakukan penyelidikan dan penyidikan sebagaimana perintah

KUHAP. Berdasarkan kewenagannya tersebut Kepolisian akan memanggil para pihak untuk dimintai keterangan guna mendapatkan kronologis dari peristiwa, serta akan melakukan pengumpulan alat bukti pada peristiwa tersebut. Maka secara hukum alat bukti telah ditemukan, maka wajib untuk melakukan pemanggilan atau penangkapan kepada orang yang diduga sebagai pelaku tindak pidana tersebut, sebagai upaya pertanggungjawaban pidana dari pelaku.

Penyelesaian ini tentunya berlaku pada seluruh tindak pidana yang terjadi di Indonesia, baik tindak pidana ringan maupun tindak pidana berat. Akan tetapi dalam penyelesaian ini sendiri, Kepolisian akan mempertimbangan perbuatan tersebut kategori sebagai tindak pidana ringan maupun tindak pidana berat. Hal ini bertujuan untuk mempertimbangkan apakah diperlukan penyelesaian secara kekeluaragaan atau restorative justice, penerapan ini sesuai dengan bunyi Pasal 1 Angka 3 Peraturan Kepala Kepolisian No 8 Tahun 2021 Penanganan Tindak Pidana Berdasarkan Keadilan Restoratif yaitu Keadilan Restoratif adalah penyelesaian Tindak Pidana dengan melibatkan pelaku, korban, keluarga pelaku, keluarga korban, tokoh masyarakat, tokoh agama, tokoh adat atau pemangku kepentingan untuk bersama-sama mencari penyelesaian yang adil melalui perdamaian dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula.

Upaya untuk mengatasi kendala yang dihadapi Polisi lalu lintas dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda

motor diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagaimana yang diatur dalam Pasal 12, Polisi lalu lintas mengadakan penyuluhan-penyuluhan kepada anggota kepolisian agar lebih patuh terhadap peraturan yang ada sehingga dapat menjadi panutan bagi masyarakat luas dan memberikan pelayanan yang baik untuk masyarakat, melakukan survey sarana dan prasarana apa saja yang kurang dan yang perlu diperbaiki. Pihak Kepolisian menghimbau untuk memakai kelengkapan berkendara seperti helm untuk sepeda motor, sabuk keselamatan untuk mobil, mematuhi semua peraturan lalu lintas, hormati semua pemakai jalan, dan lainnya.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

1. Implementasi hak asasi manusia dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

Implementasi dari respon PT. Jasa Raharja diawali dengan sosialisasi dan penawaran melakukan kerja sama penanganan korban kecelakaan secara terpadu. Kerja sama penanggulangan korban kecelakaan guna memberikan kepastian jaminan kepada masyarakat bahwa Jasa Raharja menjamin biaya perawatan korban kecelakaan yang di rawat dan dirujuk dari klinik. PT. Jasa Raharja melakukan komunikasi dan kerja sama dengan semua stakeholder yang berkontribusi dalam penanggulangan korban kecelakaan lalu lintas dalam memberikan kepastian jaminan dan penyaluran hak masyarakat mulai dari Fasilitas Kesehatan Pertama sampai Fasilitas Kesehatan Lanjutan. Upaya penanggulangan korban kecelakaan lalu lintas jalan yaitu Pertolongan Pertama Pada Korban Kecelakaan (P3K) dilakukan di Klinik, setelah observasi dan aman, korban dirujuk ke RSUD guna mendapatkan perawatan lanjutan. Tindakan kemanusiaan dalam menolong korban kecelakaan lalu lintas dalam meminimalisir fatalitas

cidera korban kecelakaan yang terjadi dan jauh dari peralatan medis yang memadai didukung PT. Jasa Raharja.

PT. Jasa Raharja menjelaskan bahwa ketika terjadi kecelakaan lalu lintas maka korban kecelakaan lalu lintas/ahli warisnya dapat menghubungi PT. Jasa Raharja untuk menanyakan persyaratan serta prosedur pengajuan santunan dana kecelakaan lalu lintas. PT. Jasa Raharja (Persero) akan memberikan mekanisme serta persyaratan yang harus dilengkapi oleh korban kecelakaan lalu lintas/ahli warisnya. Persyaratan utama pengajuan santunan yaitu adanya laporan polisi mengenai kecelakaan yang terjadi dan laporan dari dokter mengenai keadaan korban kecelakaan lalu lintas.

2. Hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

Kendala yang dihadapi di lapangan adalah terkendala pada pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu pada sanksi dimana sanksi tersebut masih terdapat pilihan antara kurungan atau denda sehingga masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas lebih memilih membayar denda sehingga tidak ada efek jera bagi si pelanggar. Selain itu, dikarenakan kurangnya kesadaran masyarakat akan peraturan berlalu lintas, sarana dan prasarana lalu lintas yang kurang memadai, juga personil polisi lalu lintas banyak yang kurang menjalankan profesionalisme dan belum cukup memadai.

Dana santunan PT. Jasa Raharja (Persero) yang diberikan atas suatu peristiwa kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan, baik terhadap korban/ahli warisnya telah menimbulkan berbagai persoalan. Dimana persoalan-persoalan tersebut tidak terlepas dari hambatan dan tantangan yang ditemukan korban/ahli waris dalam memperoleh perlindungan hukum.

Hambatan tersebut pada umumnya muncul dalam pengelolaan PT. Jasa Raharja (Persero) berkaitan dengan sistem administrasi personil, oleh karena sangat terbatasnya personil yang menjalankan tugas operasional dilapangan khususnya yang bergerak dibidang sosialisasi Jasa Raharja, sehingga banyak ketidaktahuan pihak korban/ahli waris bahwa sebenarnya korban/ahli waris dijamin oleh jaminan sosial sebagaimana diatur dan ditetapkan dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 dan UU No. 34 Tahun 1964. Karena ketidaktahuan korban/ahli waris akan adanya jaminan sosial tersebut telah mengakibatkan gugurnya hak atau daluwarsa untuk mendapatkan santunan dana akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan. Adapun demikian, ada sebagian korban/ahli waris yang mengetahui bahwa dirinya akan memperoleh santunan akibat kecelakaan, akan tetapi korban/ahli waris tidak mengetahui mengenai prosedur atau tata cara pengurusan dana santunan tersebut. Sehingga tak jarang korban/ahli waris memakai jasa orang lain sebagai kuasanya untuk mengurus klaim asuransi berupa santunan tersebut, yang tentunya hal ini akan

mengurangi jumlah pendapatan yang seharusnya diterima karena telah dipotong dengan biaya jasa pengurusan yang telah dilakukan oleh pihak ke tiga.

Hambatan lain juga ditemukan korban/ahli waris biasanya dalam proses waktu pengurusan pengajuan klaim yang waktunya dibatasi selama 6 bulan sehingga apabila data-data dari korban/ahli waris terlambat maka santunan dana asuransi PT Jasa Raharja (Persero) dinyatakan gugur atau daluwarsa. Hal ini sering kali terjadi karena keterlambatan dalam menunggu hasil *visem et repertum* dari rumah sakit atau dokter yang merawat korban sampai meninggal dunia yang memakan waktu lama. Hal ini sangat merugikan korban/ahli waris sehingga mengakibatkan gugurnya permohonan tersebut.

3. Upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas.

Upaya untuk mengatasi kendala yang dihadapi Polisi lalu lintas dalam penanggulangan pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagaimana yang diatur dalam Pasal 12, Polisi lalu lintas mengadakan penyuluhan-penyuluhan kepada anggota kepolisian agar lebih patuh terhadap peraturan yang ada sehingga dapat menjadi panutan bagi masyarakat luas dan memberikan pelayanan yang baik untuk masyarakat, melakukan survey sarana dan prasarana apa saja yang

kurang dan yang perlu diperbaiki. Pihak Kepolisian menghimbau untuk memakai kelengkapan berkendara seperti helm untuk sepeda motor, sabuk keselamatan untuk mobil, mematuhi semua peraturan lalu lintas, hormati semua pemakai jalan, dan lainnya. PT Jasa Raharja (Persero) aktif bekerjasama dengan instansi pembantu seperti pihak Kepolisian, Rumah sakit atau Dokter yang merawat korban, pengusaha atau pemilik alat angkutan lalu lintas jalan serta pihak lainnya, sehingga tidak perlu menunggu klaim yang diajukan pihak korban/ahli waris karena akan memakan waktu lama dan terkesan berbelit-belit, mengingat korban/ahli waris sebagian besar masih pasif dalam hal pengurusan santunan dana kecelakaan lalu lintas jalan.

B. Saran

1. PT. Jasa Raharja harus melakukan komunikasi dan kerja sama dengan semua stakeholder yang berkontribusi dalam penanggulangan korban kecelakaan lalu lintas dalam memberikan kepastian jaminan dan penyaluran hak masyarakat mulai dari Fasilitas Kesehatan Pertama sampai Fasilitas Kesehatan Lanjutan. Upaya penanggulangan korban kecelakaan lalu lintas jalan yaitu Pertolongan Pertama Pada Korban Kecelakaan (P3K) dilakukan di Klinik, setelah observasi dan aman, korban dirujuk ke RSUD guna mendapatkan perawatan lanjutan. Tindakan kemanusiaan dalam menolong korban kecelakaan lalu lintas dalam meminimalisir fatalitas cedera korban kecelakaan yang terjadi

dan jauh dari peralatan medis yang memadai didukung PT. Jasa Raharja.

2. Pimpinan atau Kepala Satuan lalu lintas mengadakan penyuluhan-penyuluhan kepada anggota kepolisian agar lebih patuh terhadap peraturan perundangan-undangan yang ada sehingga dapat menjadi panutan bagi masyarakat luas dan memberikan pelayanan yang baik untuk masyarakat, melakukan survey sarana dan prasarana apa saja yang kurang dan yang perlu diperbaiki. Pihak Kepolisian memberikan penyuluhan dan menghimbau masyarakat untuk memakai kelengkapan berkendara seperti helm untuk sepeda motor, sabuk keselamatan untuk mobil, mematuhi semua peraturan lalu lintas, hormati semua pemakai jalan, dan lainnya.
3. Pihak PT. Jasa Raharja harus terus mempertahankan kualitas sistem dalam perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas asuransi Jasa Raharja atau Bentuk Perlindungan Hukumnya dapat lebih di tingkatkan lagi. Payung hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas asuransi Jasa Raharja sudah sangat jelas. Yaitu pada Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan khususnya UndangUndang Nomor 34 Tahun 1964. Sebagai lembaga yang bertugas dan bertanggung jawab dalam pelaksanaan pemberian santunan/asuransi kecelakaan, PT. Jasa Raharja (Persero) perlu melakukan sosialisasi secara lebih intensif melalui berbagai media, sehingga masyarakat mengetahui hak dan kewajiban mereka tentang keberadaan PT. Jasa Raharja (Persero).

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- A. Junaedy, Ganie, 2013, *Hukum Asuransi Indonesia*, Jakarta : Sinar Grafika.
- Abbas, Salim, 2003, *Asuransi dan Manajemen Resiko*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.
- Agung, Marye, 2013, *Selamat Berkendara Di Jalan Raya*, Jakarta: Raih Asa Sukses.
- Andrisman, Tri, 2009, *Hukum Pidana, Dan Dasar Aturan Umum Hukum Pidana Di Indonesia*, Lampung: Universitas Lampung.
- Arief, Nawawi, Barda, 2008, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta: Media Group.
- Asyhadie, Zaeni, 2013, *Pengantar Ilmu Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta
- Austroads, 2002, *Road Safety Audit*. Sydney: Austroads Publication.
- Asri Wijayanti, 2009, *Hukum Ketenagakerjaan Pasca Reformasi*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Azwar, Saifuddin, 2016, *Metode Penelitian*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Badudu, Mohamad Zain, 2001, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Bambang, Sunggono, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Burhan, Ashshofa, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta : Rineka Cipta.
- CST Kansil, 1980, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Ditjen Hubdat, 2013, *Diskusi Litbang: Keselamatan Jalan menjadi Tanggung Jawab Bersama*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Hendi Suhendi dan Deni K Yusuf, 2005, *Asuransi Takaful Dari Teoretis ke Praktis*, Bandung: Mimbar Pustaka.
- Herman, Sulistyono, 2016, *Polri dalam Arsitektur Negara*, Jakarta: Pensil-324.
- Ibrahim, Johny, 2005, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Surabaya.

- I, Ketut, Purnama, 2018, *Hukum Kepolisian Sejarah dan Peran Polri dalam Penegak Hukum Serta Pelindung HAM*, Bandung: Replika Aditama.
- Johny Ibrahim, 2005, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Surabaya: Bayumedia.
- Kadarmanta, A, 2007, *Membangun Kultur Kepolisian*, Jakarta: PT Forum Media Utama.
- Kahmad, Dadang, 2010, *Metode Penelitian*, Bandung: Pustaka Setia.
- Kun Wahyu Wardana, 2009, *Hukum Asuransi, Proteksi Kecelakaan Transportasi*, Bandung : CV. Mandar Maju.
- L. J. Van Apeldoorn, 1996, *Pengantar Ilmu Hukum*, cetakan kedua puluh enam Jakarta: Pradnya Paramita.
- Lubis, Suhrawardi, 1994, *Etika Profesi Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- M. Agus Santoso, 2014, *Hukum, Moral & Keadilan Sebuah Kajian Filsafat Hukum*, Ctk. Kedua, Jakarta: Kencana.
- Man Suparman Sastrawidjaja dan Endang, 2010, *Hukum Asuransi, Perlindungan Tertanggung, Asuransi Deposito, Usaha Perasuransian*, Bandung: PT. Alumni.
- Masyhur Effendi, 1994, *Dimensi dan Dinamika Hak Asasi Manusia dalam Hukum Nasional dan Internasional*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Mertokusumo, Sudikno, 2005, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Liberty.
- Miles dan Huberman. 1992. *Analisis data Kualitatif*. (diterjemahkan Oleh: Tjetjep Rohedi Rosidi). Jakarta: Universitas Indonesia.
- Moch, N, 2011, *Metode Peneitian*, Bogor: Ghalia Indonesia.
- Moleong, L. J, 2006, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung : Remadja Karya.
- Momo Kelana, 1972, *Hukum Kepolisian (Perkembangan di Indonesia) Suatu Studi Histories Komperatif*, Jakarta: PTIK.
- Momo Kelana, 1984, *Hukum Kepolisian*, Jakarta: PTIK, Edisi Ketiga.
- Momo, Kelana, 2002, *Memahami Hukum Kepolisian*, Jakarta: PTIK Press.
- Muladi, 2002, *Hak Asasi Manusia, Politik dan Sistem Peradilan Pidana*, Semarang, Universitas Diponegoro press.

- Muladi, 2005, *HAM dalam Persepektif Sistem Peradilan Pidana*, Bandung: Refika Aditama
- Moeljatno, 2002, *Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*, Bandung: Rineka Cipta.
- Naning Rondlon Awaloedin, 2003, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dan Lalu Lintas*, Jakarta: Bina Ilmu.
- Narbuko, Cholid dan Achmadi, Abu, 2013, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Nasir, Moh, 2005, *Metode Penelitian*, Bandung : Remaja Roosdakarya.
- Noor, Juliansyah, 2011, *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*, Jakarta : Kencana Media Group.
- Nurdin, I., & Hartati, S, 2019, *Metodologi Penelitian Sosial*, Jakarta: Media Sahabat Cendekia.
- Peter, Marzuki, Mahmud, 2014, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenadamedia Group.
- Phillipus M. Hadjon, 1987, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: PT. Bina Ilmu.
- Pramudya, Kelik, dan Widiatmoko, Ananto, 2010, *Etika Profesi Aparat Hukum*, Yogyakarta : Pustaka Yustisia.
- Prodjodikoro, 2000, *Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Jakarta: Pustaka Media.
- Sadjijono, 2008, *Etika Hukum*, Yogyakarta: Laksilang Medialanta.
- Sadjijono, 2008, *Polri Dalam Perkembangan Hukum Di Indonesia*, Yogyakarta: Laksbang Pressindo.
- Sadjijono, 2008, *Seri Hukum Kepolisian (Polri dan Good Governance)*, Jakarta: Laksbang Mediatama.
- Sadjijono, 2008, *Etika Profesi Hukum: Suatu Telah Filosofis terhadap Konsep dan Implementasi Kode Etik Profesi Polri*, Yogyakarta: Laksbang Mediatama.
- Sadjijono, 2010, *Memahami Hukum Kepolisian*, Yogyakarta: Laksbang Persino.
- Saifudin, Azwar, 2012, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Saydam, Gouzali, 2010, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Satjipto Raharjo, 2000, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

- Setiono, 2004, *Rule of Law (Supremasi Hukum)*, Surakarta. Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret.
- Setyosari, H, P, 2016, *Metode Penelitian Pendidikan & Pengembangan*, Prenada Media.
- Simanjuntak, B., 1982, *Hukum Acara Pidana dan Tindak Pidana*, Tarsito, Bandung.
- Simanjuntak, B. A., & Sosrodiharjo, S, 2014, *Metode Penelitian Sosial (Edisi Revisi)*, Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Simorangkir, J.C.T., dkk, 2011, *Kamus Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Soebroto, 2004, *Wewenang Kepolisian dalam Hukum Kepolisian di Indonesia*, Jakarta: Bunga Rampai PTIK.
- Soekanto, Hadiman R. S., 1999, *Melalui Spiritual Membangun Kepolisian Yang Profesional*, Jakarta: Dutarindo.
- Soekanto, Soerjono, 1982, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Jakarta: CV. Rajawali.
- Soekanto, Soerjono, 2001, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta : Raja Grafindo.
- Soekanto, Soerjono, 2005, *Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta : Penerbit Rajawali
- Soekanto, Soerjono, 2008, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia - Press, Jakarta.
- Soedarsono, Teguh, 2004, *Pemahaman Tentang Polri*, Jakarta: Percetakan Ratna Sari.
- Sri Rejeki Hartono, 1992, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Sudikno Mertokusumo, 2010, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Sugiyono, 2014, *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sumaryono, 2012, *Etika Profesi Hukum (Norma-Norma Bagi Penegak Hukum)*, Yogyakarta: Kanisius.

- Supriadi, 2015, *Etika dan Tanggung Jawab Profesi Hukum di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika
- Sutarto, 2005, *Menuju Profesionalisme Kinerja Kepolisian*, Jakarta: PTIK.
- Sutrisno, Edy, 2016, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Kencana Prenada Media Group.
- Sutrisno, H. E, 2019, *Budaya Organisasi*, Jakarta: Prenada Media.
- Suwarni, 2010, *Reformasi Kepolisian*, Yogyakarta : UII Press.
- Syamsuddin, Rahman dan Ismail Aris, 2014, *Merajut Hukum di Indonesia*, Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Tabah, Anton, 2004, *Reformasi Kepolisian*, Klaten : Sahabat, Cetakan Kedua.
- Tedjosaputro, Liliana, 2003, *Etika Profesi dan Profesi Hukum*, Semarang: CV. Aneka Ilmu.
- Waluyo, Bambang. 2002. *Penelitian Hukum dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Warsiti, Hadi, Utomo, H, 2005, *Hukum Kepolisian Di Indonesia*, Jakarta: Prestasi Pustaka Publisher.
- Tim ICCE UIN Jakarta, 2003, *Demokrasi, Hak Asasi Manusia dan Masyarakat Madani*, Jakarta : Prenada Media.
- Tim penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan pengembangan Bahasa, 1991, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi kedua, cet. 1, Jakarta: Balai Pustaka.
- T. Mulya Lubis, 1982, *Hak Asasi Manusia dan Kita*, Jakarta : PT Djaya Pirusa.
- Todung Mulya Lubis, 1993, *In Search of Human Rights; Legal-Political Dilemmas of Indonesia's New Order 1996-1990*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- William J.Camblis dan Robert B, Seidman, 1971, *Law, Order, and Power, Reading, Mess Addison*, Wesly.
- W.J.S. Poerwadarminta, 1999, *Dalam Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka.
- Zainal, Asikin dan Amirudin, 2013, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Zainudin, Ali, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika.

Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

Karya Ilmiah

Muhammad Siregar, Pertanggungjawaban Pidana Penyelenggara Jalan Terhadap Korban Akibat Kerusakan Jalan Dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan. Tesis. Medan: Program Studi Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2019.

Ratna Dewi, Imam Jauhari, Sri Walny Rahayu, Perlindungan Hukum Terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Syiah Kuala Law Journal : Vol. 1, No.2, Agustus 2017.

Siti Rukmini, Suhadi, Ratna Luhfitasari, Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Adanya Jalan Rusak di Jalan Provinsi Kabupaten Penajam Paser Utara (Legal Protection Towards The Victims of Traffic Accidents due to the Damage Road and the Provincial Road of Penajam Paser Utara Regency, Jurnal Lex Suprema, Volume 2 Nomor I, 2020.

Internet

<http://berryjerryberry.blogspot.co.id/2015/05/pengertian-ham-perlindungan-ham-contoh.html> diakses tanggal 18 desember 2017.

<http://fh.unsoed.ac.id/sites/default/files/Skripsi%20Netty.pdf> diakses pada tanggal 12 desember 2017.

https://referensi.elsam.or.id/wp-content/uploads/2014/09/21.-perlindungan-Hak-AsasiManusia-di-indonesia.pdf&hl=en_US , diakses pada tanggal 18 desember 2017.

*Lampiran I***PEDOMAN WAWANCARA**

1. Bagaimana perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana prosedur dari ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas mendapatkan haknya?
3. Bagaimana implementasi hak asasi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas?
4. Apa saja hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas?
5. Bagaimana upaya mengatasi hambatan yang dihadapi dalam perlindungan hukum melalui asuransi terhadap korban atau ahli waris akibat kecelakaan lalu lintas?