



**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KORBAN/AHLI WARIS
AKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN**

Ratna Dewi

Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala
Jl. Putroe Phang No. 1, Darussalam, Banda Aceh, 23111
e-mail: ratna2612@yahoo.com

Imam Jauhari

Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala
Jl. Putroe Phang No. 1, Darussalam, Banda Aceh, 23111

Sri Walny Rahayu

Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala
Jl. Putroe Phang No. 1, Darussalam, Banda Aceh, 23111

Abstrak - Pemerintah melalui Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib 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.

Kata Kunci: Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, Korban/Ahli waris, dan Perlindungan Hukum.

Abstract - The government has promulgated the Act Number 33, 1964 on Liability Budget of Passengers' Accident and the Act Number 34, 1964 on Traffic Accident Budget that create State Enterprise having liability on Insurance that is Jasa Raharja (Persero). Duties and responsibilities are to collect the budget through obligatory fee and donation then these are given through the aid of PT Jasa Raharja (Persero) for victims/heirs due to the accident of traffic. In practice, there are not all victims/heirs provided the donation of Insurance of PT Jasa Raharja (Persero). It is clear that it violates the act and the Government Regulation that still exist. The main problems of this research are how is the form of the protection of PT Jasa Raharja towards victims/heirs due to the accident of traffic on passengers in Banda Aceh in practice, how is the obligation of the

carrier owners towards the victims/heirs due to the traffic accident in practice, and what are the obstacle and challenge found by them in obtaining law protection. This is doctrinal legal research or library research.

Keywords: *Traffic Accident, Victims/Heirs, and Law Protection.*

PENDAHULUAN

Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 Alinea ke-IV mempunyai peranan penting dalam upaya memajukan kesejahteraan umum. Dimana lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan peranannya untuk menciptakan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban berlalu lintas. Namun perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang lalu lintas dan transportasi, ternyata tidak hanya memberikan manfaat dan pengaruh positif terhadap perilaku kehidupan masyarakat tetapi juga membawa dampak negatif antara lain timbulnya masalah kecelakaan lalu lintas.

Manusia pada kenyataannya mengalami berbagai risiko antara lain kerugian, kehilangan, kecelakaan, bencana alam, penyakit, kegagalan, bahkan kematian dan hal lainnya yang merupakan sesuatu yang tidak diinginkan akibat kecelakaan lalu lintas. Pemahaman mengenai kecelakaan lalu lintas jalan diatur oleh Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (selanjutnya disebut dengan UU LLAJ Tahun 2009) 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”.

Salah satu cara mengatasi ketidakpastian dan untuk mengurangi risiko dari kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan adalah dengan mengalihkan atau melimpahkan risiko kepada pihak atau badan usaha lain yang disebut asuransi. Sri Rejeki Hartono menyatakan bahwa “asuransi merupakan salah satu buah pikiran dan akal budi manusia untuk mencapai suatu keadaan yang dapat memenuhi kebutuhannya, terutama sekali untuk kebutuhan-kebutuhan yang bersifat sangat hakiki seperti rasa aman dan terlindung dari kemungkinan terjadinya kerugian”.¹ Oleh karena itu, untuk memenuhi kebutuhan yang belum pasti di masa yang akan datang maka sebagian manusia memerlukan asuransi.

¹ Sri Rejeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 2001, hlm. 30.

Asuransi adalah salah satu bentuk pengendalian risiko, dengan cara mengalihkan/mentransfer risiko tersebut dari pihak pertama ke pihak lain, dalam hal ini adalah kepada perusahaan asuransi. Pelimpahan tersebut berdasarkan dengan aturan-aturan hukum dan prinsip-prinsip yang berlaku secara universal, yang dianut baik oleh pihak pertama maupun pihak lain.² Sebagaimana diatur dalam Pasal 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian (selanjutnya disebut dengan UU Perasuransian Tahun 2014).

Setiap nasabah yang merasa dirugikan berhak untuk menuntut pertanggungjawaban hukum dari pihak yang telah merugikannya. Upaya yang dilakukan pemerintah untuk mencegah terjadinya kecelakaan, seperti adanya rambu-rambu, patroli polisi lalu lintas dan lain-lain, belum dapat memberikan perlindungan yang maksimal. Oleh karena itu untuk meringankan permasalahan korban kecelakaan lalu lintas dan ahli warisnya, Pemerintah membentuk asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) selanjutnya disebut dengan PT. Jasa Raharja, selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berdasarkan Peraturan Pemerintah Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara yang diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (selanjutnya disebut dengan UU BUMN Tahun 2003), yang khusus mengelola asuransi kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Pemerintah sesuai dengan fungsi, tugas sebagaimana diatur dalam UUD 1945 Alinea ke-IV antara lain berkewajiban memberikan jaminan perlindungan hukum bagi masyarakat pengguna jalan raya di Indonesia, yang dalam hal ini sesuai dengan amanah undang-undang menunjuk PT. Jasa Raharja sebagai BUMN yang bergerak di bidang asuransi untuk mengelola dana kecelakaan lalu lintas masyarakat Indonesia dalam memberikan pelayanan asuransi sosial untuk nasabah. Dasar pendirian PT. Jasa Raharja sebagai BUMN berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1965.

PT. Jasa Raharja memberikan perlindungan kepada masyarakat Indonesia melalui 2 (dua) program asuransi sosial antara lain Asuransi Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum yang dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 (selanjutnya disebut dengan UU No. 33 Tahun

²“Pengertian Dasar Asuransi”, <http://www.infoasuransi.net/tentang-asuransi/142-pengertian-dasar-asuransi-.html>, diunduh 16 September 2015.

1964) tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang serta Asuransi Tanggung Jawab menurut Hukum terhadap Pihak Ketiga yang dilaksanakan berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 (selanjutnya disebut dengan UU No. 34 Tahun 1964) tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.³

Korban/ahli waris yang berhak atas santunan sebagaimana yang diatur dalam UU No. 33 Tahun 1964 adalah setiap penumpang sah dari alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut, yaitu saat naik dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan. Sedangkan Korban/ahli waris yang berada di luar angkutan lalu lintas jalan yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan juga berhak mendapat santunan sebagaimana yang diatur dalam UU No. 34 Tahun 1964, yaitu setiap orang atau penumpang yang berada di dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana pengemudi kendaraan bermotor merupakan penyebab kecelakaan, maka para penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi juga berhak atas santunan tersebut.

Masyarakat dalam praktiknya, banyak yang belum memahami dan belum mengetahui prosedur pelayanan dana santunan PT. Jasa Raharja tersebut, sehingga tidak sedikit korban kecelakaan/ahli waris yang enggan melaporkan dan mengurus masalah tersebut karena tidak ada pemberitahuan apapun dari pengusaha atau pemilik alat angkutan lalu lintas jalan. Hal ini terjadi karena pihak PT. Jasa Raharja belum optimal memberikan sosialisasi kepada masyarakat. Akibatnya banyak ditemukannya kendala yang menyulitkan para korban kecelakaan/ahli waris dalam mengurus santunan PT Jasa Raharja, bahkan korban/ahli waris yang mengalami kecelakaan lalu lintas tidak dapat menerima haknya berupa santunan dari PT. Jasa Raharja.

Hal demikian semestinya tidak perlu terjadi apabila para penyelenggara pelayanan yang berkaitan dengan pelayanan santunan, mulai dari pihak Kepolisian Lalu Lintas Resor hingga PT Jasa Raharja melaksanakan transparansi pelayanan publik. Khususnya hal-hal yang berhubungan dengan santunan jasa raharja seperti yang di amanatkan dalam Keputusan Menteri Pendayagunaan

³ www.jasaraharja.co.id, diakses pada tanggal 8 September 2015 pukul 20.00 WIB.

Aparatur Negara Nomor : Kep/26/M.PAN/2/2004 tanggal 24 Februari 2004 tentang petunjuk teknis transparansi dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang menyatakan bahwa: “Transparansi penyelenggaraan pelayanan publik merupakan pelaksanaan tugas dan kegiatan yang bersifat terbuka bagi masyarakat dari proses kebijakan, perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan/pengendaliannya, serta mudah diakses oleh semua pihak yang membutuhkan informasi”.

Penyelenggaran pelayanan publik yang dilaksanakan oleh aparatur pemerintah dalam berbagai sektor terutama yang menyangkut kebutuhan dasar masyarakat masih jauh yang diharapkan. Hal ini dapat dilihat antara lain dari adanya pengaduan dan keluhan dari masyarakat, diantaranya menyangkut prosedur dan mekanisme kerja pelayanan yang tidak transparan, kurang informatif dalam arti kurangnya penyuluhan tentang PT. Jasa Raharja terhadap masyarakat luas terutamanya masyarakat pedalaman. Latar belakang tersebut merupakan kelemahan-kelemahan yang ditemukan dilapangan saat ini sehingga kepercayaan masyarakat dengan PT. Jasa Raharja mulai menurun. Oleh karena itu, Penelitian ini penting untuk dikaji dan diteliti oleh peneliti.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, penelitian ini ingin menelusuri 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? serta Apakah hambatan dan tantangan yang ditemukan korban/ahli waris dalam memperoleh perlindungan hukum?.

METODE PENELITIAN

Metode adalah proses, prinsip-prinsip dan tata cara memecahkan suatu masalah, sedang penelitian adalah pemeriksaan secara hati-hati, tekun dan tuntas terhadap suatu gejala untuk menambah pengetahuan manusia. Metode Penelitian

adalah prosedur atau cara memperoleh pengetahuan yang benar atau kebenaran melalui langkah-langkah yang sistematis.⁴

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif (*Yuridis Normatif*) yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.⁵ Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif, yaitu suatu metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui studi dokumentasi yakni mengumpulkan ketiga bahan hukum yang termasuk dalam data sekunder dan wawancara mendalam, untuk mendapatkan konsepsi teori atau doktrin, pendapat atau pemikiran konseptual atau penelitian yang berhubungan dengan objek telaah penelitian ini, dapat berupa peraturan Perundang-undangan yang berlaku, buku, karya ilmiah para sarjana, hasil pencarian dari internet serta literatur lainnya yang berhubungan dengan penelitian. Data sekunder yang diteliti dalam penelitian ini dikonfirmasi dengan data primer yang berasal dari wawancara dengan informan yang telah dipilih. Data primer tersebut tidak untuk menggeneralisir, melainkan sebagai konfirmasi dari data sekunder yang telah dikumpulkan.⁶

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan Perundang-undangan, karena yang akan diteliti adalah berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema sentral untuk penelitian. Dengan pendekatan Perundang-undangan maka peneliti harus melihat hukum sebagai sistem tertutup yang mempunyai sifat-sifat *Comprehensive, All Inclusive dan Systematic*.⁷

⁴Tim Penyusun Revisi Buku Panduan Penulisan Tesis Program Studi Magister Ilmu Hukum (S2) Program Pascasarjana Unsyiah, *Pedoman Penulisan Tesis Program Studi Magister Ilmu Hukum*, Universitas Syiah Kuala, 2012, hlm. 11.

⁵Johnny Ibrahim, *Teori & Metode Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Malang, 2012, hlm.295.

⁶ Sri Mamudji, dkk., *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum, Cet. I*, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, 2005, hlm. 22.

⁷ Johnny Ibrahim. *Op.cit*, hlm.302.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Bentuk Perlindungan Hukum PT. Jasa Raharja (Persero) kepada Korban/ahli waris dalam praktiknya

Berdasarkan fakta-fakta masalah yang telah dikemukakan di atas secara konkrit ditemukan frekuensi yang tinggi terhadap jumlah kecelakaan lalu lintas jalan di kota Banda Aceh dari tahun 2011 sampai dengan 2015 di uraikan informasinya pada tabel.1 dibawah ini:

Tabel 1. Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Kota Banda Aceh

NO	TAHUN	JUMLAH LAKA	KORBAN			KERUGIAN MATERIL
			MENINGGAL DUNIA	LUKA BERAT	LUKA RINGAN	
1.	2011	154	54	101	115	93.185.000
2.	2012	162	46	116	122	158.600.000
3.	2013	134	44	91	106	66.750.000
4.	2014	129	43	82	105	108.500.000
5.	2015	92	45	46	77	52.150.000
JUMLAH		671	232	436	525	479.185.000

Pelaksanaan perlindungan PT Jasa Raharja (Persero) terhadap korban/ahli waris akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 2 UU No. 33 Tahun 1964 Hubungan hukum pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang diciptakan antara pembayar iuran dana dan penguasa dana. Pasal 3 ayat (1) UU No. 33 Tahun 1964 :

- a. Tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang, perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha/pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan.
- b. Penumpang kendaraan bermotor umum di dalam kota dibebaskan dari pembayaran iuran wajib.
- c. Iuran wajib tersebut pada sub a di atas digunakan untuk mengganti kerugian berhubung dengan: I. Kematian, dan II. Cacat Tetap, akibat dari kecelakaan penumpang.

Pasal 3 ayat (2) UU No. 33 Tahun 1964 Dengan peraturan Pemerintah dapat diadakan pengecualian dari pembayaran iuran wajib seperti termaksud pada ayat (1) sub a di atas.

PT. Jasa Raharja (Persero) sebagai penanggung dalam melaksanakan kewajibannya memerlukan kepastian mengenai apakah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau cacat itu telah terjadi pada saat yang telah ditentukan oleh pemerintah untuk dapat ditanggung. Sebaliknya juga saat terjadinya kecelakaan itu merupakan salah satu faktor yang menentukan, apakah pihak penumpang yang mendapat kecelakaan itu mempunyai hak untuk menuntut ganti kerugian kepada PT. Jasa Raharja (Persero) atau tidak.⁸

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 (selanjutnya disebut dengan PP No. 17 Tahun 1965) tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, Penumpang yang akan menggunakan alat angkutan umum wajib membayar iuran yang disatukan dengan ongkos angkut pada saat membeli tiket yang dilakukan oleh masing-masing operator (pengelola) alat angkutan tersebut atau dengan kata lain seseorang yang telah melakukan kewajibannya sebagai penumpang yaitu membayar (membeli tiket) maka dengan sendirinya penumpang tersebut telah mendapat perlindungan atas keselamatannya yang dijamin oleh hukum.

Pasal 10 ayat (1) huruf a PP No. 17 Tahun 1965 dengan tegas menyatakan tentang ketentuan saat terjadinya kecelakaan. Kendaraan bermotor umum antara saat penumpang naik kendaraan yang bersangkutan ditempat berangkat dan saat turunnya dari kendaraan tersebut ditempat tujuan. Pasal tersebut di atas menyatakan bahwa PT Jasa Raharja (Persero) menjamin pertanggung jawaban bagi penumpang yang masih di dalam kendaraan angkutan dan apabila terjadi kecelakaan lalu lintas maka kepadanya berhak atas santunan tersebut.

Namun dalam praktiknya ternyata ketentuan Undang-Undang di atas beserta Peraturan Pemerintah dalam kaitannya dengan pemupukan dana melalui iuran wajib bersamaan pembayaran tiket tidak dapat dilaksanakan secara maksimal, karena terbatasnya personil PT Jasa Raharja (Persero) sehingga terlalu sulit dalam menerapkan/menjalankan tugas operasional di lapangan khususnya yang bergerak dibidang pola sosialisasi PT Jasa Raharja (Persero), dimana personil PT. Jasa Raharja (Persero) cabang Banda Aceh terdiri dari 3 (tiga) kantor perwakilan yaitu Lhokseumawe, Langsa dan Meulaboh. Oleh karena itu dengan

⁸Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Pertanggung Jawaban/Sosial*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, 1980, hlm. 33.

bekerjasama dengan pihak pengusaha, maka pihak pengusaha angkutan umum menyetorkan kepada PT Jasa Raharja (Persero) setiap bulannya.

Analisis hasil penelitian penulis kepada korban/ahli waris yang berhasil mendapatkan santunan Jasa Raharja di kantor Cabang PT Jasa Raharja (Persero) Banda Aceh merasa puas akan pelayanan yang mereka berikan. Korban/ahli waris korban meninggal dunia dalam hal pemberian santunan mendapatkan santunan dari PT. Jasa Raharja (Persero) diberikan langsung kepada ahli warisnya yang memenuhi persyaratan, sehingga bantuan tersebut dapat mengurangi beban biaya rumah sakit sampai dengan pemakaman. Akan tetapi untuk para korban yang menderita cacat seumur hidup baik yang kaki/tangannya patah, hilang penglihatan dan lain-lain, maka santunan yang diberikan tidaklah berarti dengan penderitaan yang korban alami selamanya dan santunan yang diberikan sama sekali tidak mencukupi untuk biaya pengobatan. Oleh karena itu dalam pasal 10 ayat (3) PP No. 17 Tahun 1965 Dalam hal cacat tetap ganti kerugian pertanggungungan dihitung menurut daftar dan ketentuan-ketentuan perhitungan. Ketentuan dalam pasal tersebut perlu ditinjau kembali mengingat adanya penilaian terhadap harga organ tubuh manusia.

PT. Jasa Raharja (Persero) dalam melakukan pemupukan dana sumbangan wajib tersebut sangat sederhana dan strategis kedudukannya dalam upaya mendukung program pemerintah dalam upaya memberikan perlindungan terhadap rakyatnya. Pertanggungungan Kecelakaan lalu lintas jalan yang dimaksud dalam UU No. 34 Tahun 1964 adalah orang yang menerima penggantian kerugian oleh PT Jasa Raharja (Persero), yaitu orang yang menjadi korban yang berada di luar alat angkutan lalu lintas jalan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Namun tidaklah semua orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas jalan raya di luar alat angkutan lalu lintas jalan yang dengan otomatis menjadi korban dan mendapatkan hak atas santunan Jasa Raharja. Karena tujuan utama pemerintah dengan jelas menyatakan membantu orang-orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan raya karena diluar kesalahannya.

Selain itu PT. Jasa Raharja (Persero) juga merupakan perpanjangan tangan Pemerintah dalam memberikan pertanggungungan dan perlindungan terhadap rakyatnya sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 28 H ayat (3) UUD 1945 Setiap

orang berhak atas jaminan sosial yang memungkinkan pengembangan diri secara utuh sebagai manusia yang bermartabat. Pasal 4 ayat (1) UU No. 34 Tahun 1964 Hak atas pembayaran ganti rugi tersebut dalam pasal 3 dibuktikan semata-mata dengan surat bukti menurut contoh yang telah ditetapkan oleh menteri.

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 (selanjutnya disebut dengan PP No. 18 Tahun 1965) tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, sumber dana untuk pembayaran santunan bagi para korban kecelakaan lalu lintas, berasal dari Sumbangan Wajib (SW) Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) yang dibayarkan oleh para pemilik kendaraan bermotor pada waktu pendaftaran/perpanjangan masa berlaku Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) di Kantor Satuan Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat) setiap tahunnya. Selain itu, sumber dana juga berasal dari Iuran Wajib (IW) yang dikutip atau dikenakan pada penumpang alat angkutan umum seperti bus, kereta api, pesawat terbang dan sebagainya.

Ruang lingkup Jaminan UU No. 34 Tahun 1964 jo. PP No. 18 Tahun 1965:

1. Korban yang berhak atas santunan, adalah pihak ketiga yaitu:
 - a. Setiap orang yang berada di luar alat angkutan lalu lintas jalan yang menimbulkan kecelakaan, yang menjadi korban akibat kecelakaan dari pengguna alat angkutan lalu lintas jalan tersebut. Contoh pejalan kaki ditabrak kendaraan bermotor.
 - b. Setiap orang atau mereka yang berada di dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana pengemudi kendaraan bermotor yang ditumpangi dinyatakan bukan sebagai penyebab kecelakaan, termasuk dalam hal ini para penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi.
2. Tabrakan dua atau lebih kendaraan bermotor.
 - a. Apabila dalam laporan hasil pemeriksaan Kepolisian dinyatakan bahwa pengemudi yang mengalami kecelakaan merupakan penyebab terjadinya kecelakaan, maka baik pengemudi maupun penumpang kendaraan tersebut tidak terjamin dalam UU No. 34 Tahun 1964 jo. PP No. 18 Tahun 1965.
 - b. Apabila dalam kesimpulan hasil pemeriksaan pihak Kepolisian belum diketahui pihak-pihak pengemudi yang menjadi penyebab kecelakaan dan

atau dapat disamakan kedua pengemudinya sama-sama sebagai penyebab terjadinya kecelakaan, pada prinsipnya sesuai dengan ketentuan UU No. 34 Tahun 1964 jo. PP No. 18 Tahun 1965 santunan belum dapat diserahkan atau ditanggungkan sambil menunggu Putusan Hakim/Putusan Pengadilan yang mempunyai kekuatan hukum tetap.

3. Kasus tabrak lari.

Terlebih dahulu dilakukan penelitian atas kebenaran kasus kejadiannya.

4. Kecelakaan lalu lintas jalan kereta api.

a. Berjalan kaki di atas rel atau jalannya kereta api dan atau menyeberang sehingga tertabrak kereta api serta pengemudi/penumpang kendaraan bermotor yang mengalami kecelakaan akibat lalu lintas perjalanan kereta api, maka korban mendapatkan jaminan sosial sesuai dengan UU No. 34 Tahun 1964.

b. Pejalan kaki atau pengemudi/penumpang kendaraan bermotor yang dengan sengaja menerobos palang pintu kereta api yang sedang difungsikan sebagaimana lazimnya kereta api akan lewat, apabila tertabrak kereta api maka korban tidak terjamin oleh UU No. 34 Tahun 1964.

Pengecualian:

1. Dalam hal kecelakaan penumpang umum atau lalu lintas jalan.

a. Jika korban atau ahli waris korban telah memperoleh jaminan berdasarkan UU No. 33 Tahun 1964 dan No. 34 Tahun 1964.

b. Bunuh diri, atau percobaan bunuh diri atau sesuatu kesengajaan lain pada pihak korban atau ahli warisnya.

c. Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada waktu korban sedang dalam keadaan mabuk atau tak sadar, melakukan perbuatan kejahatan; ataupun diakibatkan oleh atau terjadi karena korban memiliki cacat badan atau keadaan badaniah atau rohaniah biasa lain.

2. Dalam hal kecelakaan yang terjadi tidak mempunyai hubungan dengan resiko kecelakaan penumpang umum atau lalu lintas jalan.

a. Kendaraan bermotor penumpang umum yang bersangkutan sedang dipergunakan untuk turut serta dalam suatu perlombaan kecakapan atau kecepatan.

- b. Kecelakaan terjadi pada waktu di dekat kendaraan bermotor penumpang umum yang bersangkutan ternyata ada akibat gempa bumi atau letusan gunung berapi, angin puyuh atau angin pusing beliung, atau suatu gejala geologi atau meteorologi lain.
- c. Kecelakaan akibat dari sebab yang langsung atau tidak langsung yang mempunyai hubungan dengan, bencana perang atau suatu keadaan perang lainnya, penyerbuan musuh, sekalipun Indonesia termasuk dalam negara-negara yang turut berperang, pendudukan atau perang saudara, pemberontakan, huru-hara, pemogokan dan penolakan kaum buruh, perbuatan sabotase, perbuatan teror, kerusuhan atau kekacauan yang bersifat politik atau bersifat lain.
- d. Kecelakaan akibat dari senjata-senjata perang.
- e. Kecelakaan akibat dari suatu perbuatan dalam penyelenggaraan sesuatu perintah, tindakan atau peraturan dari pihak ABRI atau asing yang diambil berhubung dengan sesuatu keadaan tersebut di atas, atau kecelakaan yang disebabkan dari kelalaian sesuatu perbuatan dalam penyelenggaraan tersebut.
- f. Kecelakaan yang diakibatkan oleh alat angkutan penumpang umum yang dipakai atau dikodifikasi atau direkuisisi, atau disita untuk tujuan tindakan angkatan bersenjata seperti tersebut di atas.
- g. Kecelakaan yang diakibatkan oleh angkutan penumpang umum yang khususnya dipakai oleh atau untuk tujuan-tujuan angkatan bersenjata.
- h. Kecelakaan yang terjadi sebagai akibat reaksi atom.

Ketentuan Pemberian Santunan.

Setiap korban yang berada dalam ruang lingkup jaminan berhak mendapatkan santunan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Dalam hal korban meninggal dunia, kepada ahli warisnya diberikan santunan meninggal dunia, dan biaya perawatan sebelum meninggal dunia (jika ada), dalam waktu 365 hari atau satu tahun setelah terjadinya kecelakaan yang bersangkutan.

2. Dalam hal korban menderita luka-luka, diserahkan santunan biaya perawatan kepada korban untuk memaksimumkan selama 365 hari atau satu tahun terhitung hari pertama setelah terjadinya kecelakaan.
3. Dalam hal korban menderita cacat tetap karena akibat langsung kecelakaan dalam waktu 365 hari atau satu tahun setelah terjadinya kecelakaan, diberikan santunan cacat tetap dan biaya perawatan sebelumnya.
4. Dalam hal korban meninggal dunia, tidak mempunyai ahli waris, kepada yang menyelenggarakan penguburan diberikan bantuan biaya penguburan sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah).

Undang-undang dan Peraturan Pemerintah di atas perlu lebih ditegaskan dalam keputusan Menteri Keuangan RI. Dengan harapan masyarakat tidak hanya sebagai objek sumbangan wajib guna pemupukan dana oleh PT. Jasa Raharja (persero), akan tetapi dalam membangun perkembangan asuransi wajib dan menghasilkan keuntungan sebanyak-banyaknya. Namun juga diharapkan sebagai asuransi yang berifat sosial kemasyarakatan secara utuh dan menyeluruh sehingga akan tercapai tujuan negara dalam melindungi rakyatnya akibat risiko dalam perjalanan dengan kendaraan di jalan raya.

2. Kewajiban pemilik alat angkutan lalu lintas jalan terhadap korban/ahli waris dalam praktiknya

Alat angkutan umum merupakan fasilitas yang sering dijadikan pendukung transportasi sebagai sarana penunjang pembangunan dan perkembangan masyarakat. Pemilik alat angkutan dalam penyelenggarannya harus memperhatikan segi keamanan dan kenyamanan penumpang sebagai pengguna jasa, sehingga dapat terpenuhi hak-haknya sebagaimana mestinya tanpa merasa dirugikan karena kondisi alat angkutan yang kurang nyaman dan kurang menjaga keselamatan penumpang itu sendiri. Akan tetapi dalam praktiknya masih terdapat hak-hak penumpang yang terabaikan dalam hal nyaman dan keselamatan penumpang sebagai pengguna jasa alat angkutan lalu lintas jalan.

Penyelenggaraan alat angkutan tersebut melibatkan berbagai pihak baik itu pihak pemerintah, pihak swasta maupun pihak masyarakat, dimana masing-masing pihak memiliki pengaturan mengenai kewajiban dan hak-hak perusahaan angkutan umum dan penumpang. Tidak terlepas dari konteks untuk memberikan perlindungan hukum bagi korban/ahli waris akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan sebagai salah satu pihak dalam suatu angkutan diatur dalam UU LLAJ Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. UU LLAJ Tahun 2009 tersebut diberlakukan agar dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja/supir serta penumpang.

Terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang bukanlah suatu hal yang baru, ini telah menjadi suatu kebiasaan khususnya bagi negara-negara berkembang, dimana tingkat kesadaran hukum berlalu lintas masih sangat rendah. Namun dalam praktiknya hal ini jauh dari harapan. Penumpang sering kali menjadi pihak yang lemah (*inferior*), sedangkan pengangkut atau pemilik alat angkutan lalu lintas jalan sebaliknya yaitu menjadi yang super kuat (*superior*). Hal ini salah satunya disebabkan karena tingkat pengetahuan dan wawasan pengangkutan yang minim dari penumpang. Sehingga kerugian yang diderita pun, tidak ada tindak lanjut yang nyata, kecuali diteruskan secara pidana.

Berdasarkan UU LLAJ Tahun 2009 diharapkan adanya perbaikan sistem tanggung jawab pengangkut. Selain itu juga, urgensi dari diundangkannya undang-undang ini tidak lain mengupayakan agar terciptanya kondisi transportasi jalur darat yang kondusif. Oleh karena itu, bentuk tanggung jawab pengangkut atas kerugian yang diderita oleh penumpang terklasifikasi dalam 2 (dua) bagian yaitu:

1. Tanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang dalam keadaan tidak adanya kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan Pasal 188 UU LLAJ Tahun 2009 Perusahaan angkutan umum wajib untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Pasal ini menganut prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan. Walaupun dalam pasal tersebut mengandung unsur “lalai”, dan termasuk dalam kesalahan. Selain itu pula, pasal

ini sesuai dengan pasal 1366 KUHPdata, yaitu“Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembronannya”.

Bahkan dalam Pasal 189 UU LLAJ Tahun 2009 perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188. Selain itu juga dalam Pasal 191UU LLAJ Tahun 2009 Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Pasal 192 ayat (1) UU LLAJ Tahun 2009 Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang. Pasal 192 ayat (2) UU LLAJ Tahun 2009 Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan. Tanggung jawab ini berakhir ketika pengangkut dapat melaksanakan kewajibannya untuk mengantarkan penumpang ke tempat tujuan dengan selamat. Selanjutnya Pasal 192 ayat (4) UU LLAJ Tahun 2009 dengan tegas menyatakan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan penumpang, kecuali penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian itu ditimbulkan dari kesalahan atau kelalaian pengangkut. Pasal ini jelas mengadopsi dari prinsip praduga bahwa pengangkut selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of non liability*).

2. Tanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang ketika terjadi kecelakaan lalu lintas.

Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ Tahun 2009 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. Pasal 234 ayat (2) UU LLAJ Tahun 2009 Setiap Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan krena kelalaian atau kesalahan pengemudi. Akan tetapi dalam Pasal 234 ayat (3) UU

LLAJ Tahun 2009 ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:

- a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi
- b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga; dan/atau
- c. Disebabkan gerakan orang dan/atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

Pasal 235 ayat (1) UU LLAJ Tahun 2009 menyatakan bahwa Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Pasal 235 ayat (2) UU LLAJ Tahun 2009 jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Berdasarkan Pasal 191 ayat (1) UU LLAJ Tahun 2009 menjelaskan bahwa Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang diperkerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. Pasal 192 ayat (1) UU LLAJ Tahun 2009 juga menjelaskan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

Pasal 229 UU LLAJ Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas jalan dapat digolongkan menjadi 3 (tiga), yaitu:

- a. Kecelakaan lalu lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan lalu lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

- c. Kecelakaan lalu lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

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.

Akibat daripada 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:

- a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan pengemudi
- b. Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga, dan/atau
- c. 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.

3. Hambatan dan Tantangan yang ditemukan korban/ahli waris dalam memperoleh perlindungan hukum

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 alat angkutan lalu lintas jalan, 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 ketiga.

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 visum 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.

Menurut pengamatan penulis 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 lali 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.

Contoh hal nya korban kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi di desa Lambung Ulee Lhee Kecamatan Meuraxa Banda Aceh, dimana korban kecelakaan lalu lintas jalan yang dialami oleh Putri Sahara, yang pada pada faktanya merupakan seorang korban kemudian ditetapkan sebagai tersangka karena dianggap bersalah dalam kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut di atas tentu membuat korban sangat kesulitan membuktikan haknya atas penggantian kerugian

sebagai korban. Sebagaimana ketentuan yang telah ditetapkan maksud dari perlindungan oleh pemerintah adalah hanya orang-orang yang tidak bersalah saja, akan tetapi orang tersebut menjadi korban suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas jalan.

KESIMPULAN

Bentuk perlindungan PT Jasa Raharja (Persero) kepada korban/ahli waris akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan di Banda Aceh sudah cukup memadai dan sesuai dengan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah yang berlaku. Namun dalam praktiknya masih ditemukan ketidaktahuan korban/ahli waris terhadap dana santunan yang diberikan PT Jasa Raharja (Persero). Oleh karena itu pelaksanaan pemberian santunan oleh PT Jasa Raharja (Persero) dilakukan dengan cara mengantarkan langsung kerumah sakit atau kerumah korban/ahli waris yang meninggal akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan atau yang biasa disebut jemput bola.

Kewajiban pemilik alat angkutan lalu lintas jalan terhadap korban/ahli waris akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan di Banda Aceh dalam praktiknya berkewajiban atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang diperkerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan yaitu pengemudi dan berkewajiban atas kerugian yang diderita korban/ahli waris yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan tersebut, kecuali oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah karena kesalahan korban akibat kecelakaan alat angkutan lalu lintas jalan.

Hambatan yang ditemukan korban/ahli waris dalam memperoleh perlindungan hukum antara lain didapat karena ketidaktahuan korban/ahli waris akan adanya jaminan sosial tersebut dan apabila ada sebagian korban/ahli waris yang mengetahui, tetapi korban/ahli waris tidak mengetahui prosedur atau tata cara pengurusan dana santunan tersebut. Hambatan lain dalam hal proses 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 taluarsa. Sedangkan tantangan yang ditemukan korban/ahli waris secara umum adalah dalam hal mencari pembuktian

atas penggantian kerugian bahwa benar korban di rugikan akibat kelalaian yang dilakukan pemilik alat angkutan yaitu pengemudi sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas jalan, sebagaimana diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ Tahun 2009.

DAFTAR PUSTAKA

Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1980, *Pertanggungjawaban Wajib/Sosial*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta.

Johnny Ibrahim, 2012, *Teori & Metode Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Malang.

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 36/PMK.010/2008 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 37/PMK.010/2008 tentang Besar Santunan dan Iuran Wajib Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Penumpang Umum di Darat, Sungai/Danau, Ferry/penyeberangan, Laut Udara.

Man Suparman Sastrawidjaja dan Endang, 2004, *Hukum Asuransi*, PT. Alumni, Bandung.

Pengertian Dasar Asuransi, <http://www.infoasuransi.net/tentang-asuransi/142-pengertian-dasar-asuransi-.html>, diunduh 16 September 2015.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang.

Profil Jasa Raharja, www.jasaraharja.co.id, diunduh 8 September 2015.

Sri Mamudji, dkk., 2005, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum, Cet. I*, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta.

Sri Rejeki Hartono, 2001, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta.

Tim Penyusun Revisi Buku Panduan Penulisan Tesis Program Studi Magister Ilmu Hukum (S2) Program Pascasarjana Unsyiah, 2012, *Pedoman Penulisan Tesis Program Studi Magister Ilmu Hukum*, Universitas Syiah Kuala.

Undang-Undang Dasar 1945.

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara
Peraturan

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