

**TANGGUNG JAWAB PIDANA SOPIR ANGKUTAN  
UMUM TERHADAP KELALAIAN YANG  
MENYEBABKAN KECELAKAAN**

**SKRIPSI**



Oleh :

**Lim Hu Pratama Situmeang**

**170710017**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS PUTERA BATAM  
TAHUN 2022**

**TANGGUNG JAWAB PIDANA SOPIR ANGKUTAN  
UMUM TERHADAP KELALAIAN YANG  
MENYEBABKAN KECELAKAAN**

**SKRIPSI**



**Oleh :**

**Lim Hu Pratama Situmeang**

**170710017**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS PUTERA BATAM  
TAHUN 2022**

**TANGGUNG JAWAB PIDANA SOPIR ANGKUTAN  
UMUM TERHADAP KELALAIAN YANG  
MENYEBABKAN KECELAKAAN**

**SKRIPSI**

**Untuk memenuhi salah satu syarat  
memperoleh gelar Sarjana**



**Oleh :**

**Lim Hu Pratama Situmeang**

**170710017**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS PUTERA BATAM  
TAHUN 2022**

## SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Lim Hu Pratama Situmeang  
NPM : 1701710017  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora  
Program Studi : Ilmu Hukum

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul :

### **TANGGUNG JAWAB PIDANA SOPIR ANGKUTAN UMUM TERHADAP KELALAIAN YANG MENYEBABKAN KECELAKAAN**

Adalah hasil dari karya sendiri dan bukan “duplikasi” dari karya orang lain. Sepengalaman saya, didalam naskah Skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah atau pendapat yang pernah di tulish atau di terbitkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka. Kecuali secara yang secara tertulis dikutip didalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata didalam naskah skripsi ini didapatkan unsur-unsur PLAGIASI atau DUPLIKASI, saya bersedia naskah Skripsi ini digugurkan dan gelar yang saya peroleh dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Batam, 20 Januari 2022



**Lim Hu Pratama Situmeang**  
**1701710017**

**SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS**

**TANGGUNG JAWAB PIDANA SOPIR ANGKUTAN  
UMUM TERHADAP KELALAIAN YANG  
MENYEBABKAN KECELAKAAN**

**SKRIPSI**

**Untuk memenuhi salah satu  
syarat memperoleh gelar Sarjana**

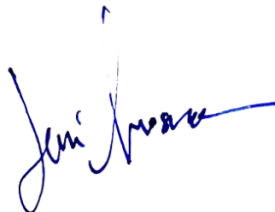
**Oleh :**

**Lim Hu Pratama Situmeang**

**170710017**

**Telah disetujui oleh Pemimbing  
Pada tanggal seperti tertera di  
Bawah ini**

**Batam 20 Januari 2022**



**Lenny Husna S.H.,M.H.  
Pembimbing**



## ABSTRAK

Transportasi Umum merupakan sarana yang digunakan oleh banyak orang untuk mendukung aktivitas sehari-hari. Pada saat ini jumlah kendaraan semakin meningkat dikarenakan banyaknya pertumbuhan penduduk. Dengan meningkatnya jumlah pertumbuhan penduduk, peningkatnya jumlah kendaraan juga terjadi mulai dari angkutan pribadi dan angkutan umum. Dengan meningkatnya jumlah kendaraan pada saat ini, meningkat juga angka kecelakaan yang di sebabkan oleh angkutan umum yang disebabkan oleh kelalaian sopir angkutan umum. Kecelakaan lalu lintas merupakan sebuah peristiwa yang terjadi karena kelalaian dari pelaku. Menimbulkan kerugian materi yang tidak sedikit dan dapat menimbulkan korban luka maupun korban jiwa. Kecelakaan yang terjadi pada lalu lintas disebabkan oleh 4 (empat) faktor, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan atau cuaca. Penelitian ini dilakukan di Polresta Barelang dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana bentuk dan upaya dalam pertanggung jawaban sopir angkutan umum terhadap kelalaian yang menyebabkan kecelakaan. Dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 192 ayat (1) menjelaskan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang yang meninggal atau cedera akibat implementasi transportasi, kecuali disebabkan oleh suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau dihindari karena kedaluwarsa. Dilihat dari bagian perlindungan hukum terhadap konsumen jasa angkutan, keadaan pada situasi demikian sangat tidak ideal dan dalam praktek merugikan bagi konsumen, karena pada tiap kecelakaan alat angkutan darat tidak pernah terdengar dipermasalahkanannya tanggung jawab sopir kendaraan angkutan umum

**Kata kunci :** Pertanggungjawaban, Kecelakaan, Angkutan Umum

## **ABSTRACT**

*Public transportation is a means used by many people to support daily activities. At this time the number of vehicles is increasing due to population growth. At this time, the number of accidents caused by public transportation is also increasing due to the negligence of public transport drivers. Traffic accidents are events that occur due to negligence of the perpetrators. Accidents that occur in traffic are caused by 4 (four) factors, namely human factors, vehicle factors, road factors and environmental/weather factors. Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation in Article 192 paragraph (1) explains that public transportation companies are responsible for losses suffered by passengers who die or are injured as a result of the implementation of transportation, unless caused by an incident which cannot be prevented or avoided because of expiration. Judging from the section on legal protection for consumers of transportation services, the situation in such a situation is not ideal and in practice is detrimental to consumers, because in every land transportation accident, it is never heard of being questioned about the responsibility of the driver of a public transportation vehicle*

**Keywords:** *Responsibility, Accident, Public Transportation*



## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis ucapkan kepada Tuhan yang Maha Esa yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program studi strata satu (S1) pada program studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Karena itu, kritik dan saran akan senantiasa penulis terima dengan senang hati. Dengan segala keterbatasan, penulis menyadari pula bahwa skripsi ini takkan terwujud tanpa bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Nur Elfi Husda, S.Kom., M.SI. Selaku Rektor Universitas Putera Batam.
2. Bapak Dr. Michael Jibrael Rorong, S.T., M.I.Kom. Selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan humaniora Universitas Putera Batam.
3. Bapak Padrisan Jamba, S.H., M.H. Selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum.
4. Ibu Lenny Husna, S.H., M.H. Selaku Dosen Pemimbing Skripsi Imu Hukum.
5. Bpk/Ibu Dosen Ilmu Hukum beserta seluruh Staff Universitas Putera Batam.
6. Bapak IPTU, Arief Pasada selaku Kanit GAKKUM.
7. Bapak BRIPKA, Astra Fianda Bagian Satlantas Polresta Bareleng.
8. Kedua Orang Tua penulis Bpk Hendrik Edison Situmeang & Ibu Masria Tinambunan dan Kedua Adik Penulis yang selalu memberikan motivasi dan semangat.
9. Teman-teman seperjuangan Ilmu Hukum Angkatan 2017 Universitas Putera Batam yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Dengan akhir kata, penulis mengharapkan semoga tulisan karya ilmiah ini semoga dapat bermanfaat serta membantu untuk menambah wawasan bagi para pembaca dan rekan-rekan semuanya.

Batam, 30 Oktober 2021



Lim Hu Pratama Situmeang



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	ii
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	ii
<b>SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS</b> .....	iii
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	viii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	13
1.3 Batasan Masalah.....	13
1.4 Rumusan Masalah.....	14
1.5 Tujuan Penelitian.....	14
1.6 Manfaat Penelitian.....	14
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	15
2.1 Teori Dasar.....	15
2.1.1 Teori Tanggung Jawab Hukum.....	15
2.1.2 Pengertian Tindak Pidana.....	18
2.1.3 Pertanggungjawaban Pidana.....	19
2.1.4 Sopir Angkutan Umum.....	21
2.1.5 Kelalaian Yang Menyebabkan Kecelakaan.....	23
2.2 Kerangka Yuridis.....	25
2.2.1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 77 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.....	25
2.2.2 PP No. 79 tahun 2013 Pasal 23 Tentang Batas Kecepatan.....	25
2.2.3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 48 Tentang Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor.....	26
2.2.4 PP Nomor 44 Tahun 1993 Pasal 211 Tentang Pengemudi.....	27
2.3 Penelitian Terdahulu.....	28
2.4 Kerangka Pemikiran.....	<b>Kesalahan! Bookmark tidak ditentukan.</b>
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	37
3.1 Jenis dan Sifat Penelitian.....	37
3.2 Jenis dan Sifat Penelitian.....	37
3.3 Fokus Penelitian.....	38
3.4 Metode Pengumpulan Data.....	39
3.5 Metode Analisis Data.....	40
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN</b> .....	41

4.1	Hasil Penelitian.....	41
4.1.1	Objek Penelitian .....	41
4.2	Pembahasan .....	42
4.2.2	Apa Kendala Yang Dihadapi Kepolisian Resor Kota Barelang Dalam Penyelesaian Kasus Kecelakaan Akibat Kelalaian Supir Angkutan Umum. ....	46
4.2.3	Bagaimana Upaya Kepolisian Resor Kota Barelang Dalam Mengurangi Kecelakaan Lalu Lintas Yang Disebabkan Oleh Sopir Angkutan Umum. ....	48
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....		51
5.1	Kesimpulan .....	51
5.2	Saran .....	53
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....		55

## **LAMPIRAN**

Lampiran 1. Daftar Riwayat Hidup

Lampiran 2. Surat Keterangan Penelitian

Lampiran 3. Surat Pendukung Penelitian

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 2.4</b> Kerangka Pemikiran .....	35
--	----

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 1.1</b> Jumlah Kelalaian Sopir Angkutan Umum yang Menyebabkan Kecelakaan .....	12
--	----



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi secara universal menjadi salah satu penyumbang utama dalam hal pembangunan. Transportasi bertujuan untuk meningkatkan pendapatan nasional, meningkatkan industri nasional dan memproduksi dan menjaga peluang kerja bagi penduduk. Sesuai dengan tujuan-tujuannya, Transportasi juga bertujuan untuk memperkuat keutuhan bangsa serta agar dapat meningkatkan keamanan dan pertahanan nasional. Kedudukan transportasi haruslah dapat beriringan dengan pengembangan pengaturan sistem transportasi yang diatur secara sistematis serta selaras yang dapat mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang cocok dengan standar sesuai dengan kebutuhan serta pelayanan angkutan yang tertib untuk masyarakat. Demi terciptanya sistem transportasi yang tertib, nyaman, serta aman haruslah mencermati keadaan teknis fasilitas kendaraan, disamping unsur- unsur yang lain semacam keadaan jalur, pengendara ataupun lingkungannya (Royan, 2019).

Kendaraan jenis Angkutan Umum mempunyai peranan penting dalam pembangunan perekonomian, untuk mengarah keberlanjutan Angkutan Umum membutuhkan penindakan dan perhatian sungguh-sungguh dari pemerintah agar dapat bertahan lama. Batam ialah salah satu kota yang pembangunannya sangat pesat dalam perkembangan penduduk serta dalam hal kepemilikan kendaraan individu dari hari ke hari. Tidak hanya itu kota Batam pula ialah selaku penghubung antar Negara Singapore, sehingga memerlukan unsur transportasi



yang dapat menimbulkan pengaruh terhadap pelaku pengguna jalur. Disamping itu, kota Batam juga diketahui selaku kota industri dimana banyaknya kawasan-kawasan industri, seperti pabrik serta bangunan kantor sehingga sering terjadi kemacetan lalu lintas pada jam padat, ialah pada jam berangkat serta kembali kerja, dengan padatnya aktivitas yang dilakukan oleh karyawan atau buruh pabrik dapat menimbulkan tingkat kecelakaan di jalan raya. Kejadian kecelakaan pada saat di jalan raya adalah peristiwa yang tidak sengaja dan tidak dapat di duga yang dapat melibatkan pengguna jalan lain yang dapat menyebabkan korban dan kerugian properti. (Gisele Salim, 2019).

Indonesia adalah salah satu Negara dengan status hukum di mana negara yang diselenggarakan oleh kekuasaan pemerintah didasarkan pada hukum. Dalam hukum, pemerintah mengarahkan pemerintah menurut kedaulatan hukum dan berfungsi untuk melakukan tatanan undang-undang. Posisi ini berarti bahwa transportasi harus disertai dengan pengembangan dan pengawasan sistem hukum yang sistematis dan terintegrasi, agar dapat mencapai ketersediaan layanan yang sesuai dengan kebutuhan standar transportasi lalu lintas dan transportasi yang mudah bagi penduduk. Untuk membuat sistem transportasi yang tertib, nyaman, dan aman serta perlu juga untuk memeriksa situasi teknis fasilitas kendaraan, selain unsur-unsur orang lain, seperti keadaan jalan, pengendara atau lingkungan mereka (Zetli, 2018).

Angkutan Umum adalah elemen penting dari ekonomi karena menyangkut distribusi objek layanan dan pekerjaan serta merupakan jantung dari gerakan ekonomi di kota. Berbagai jenis Angkutan Umum dengan karakteristik dan

tingkat layanan disediakan untuk memberikan warna dari sistem transportasi universal yang harus berorientasi untuk kenyamanan dan keamanan untuk bersaing dengan transportasi individu. Angkutan Umum terdiri dari Angkutan Umum per orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang atau Angkutan Umum yang tidak bermotor seperti becak sepeda dan Angkutan Umum yang digerakan oleh pengerak hewan seperti delman (DANIEL INDURIUS TAMBUNAN, 2021)

Pengguna sarana Angkutan Umum sangat bervariasi mulai dari para pekerja, rumah tangga, dan mahasiswa yang menggunakan sarana Angkutan Umum untuk mendukung kegiatan dalam beraktivitas. Pembangunan ekonomi membutuhkan layanan Angkutan Umum yang layak dan cukup. Angkutan Umum memainkan peran yang sangat vital, Angkutan Umum juga berfungsi untuk mengantarkan barang-barang negosiasi produsen ke konsumen, tetapi juga sebagai faktor pendukung aktivitas manusia (Pane, 2020).

Lalu lintas dan Angkutan Umum memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan nasional, dalam konteks upaya untuk memajukan kesejahteraan umum, sesuai dengan hukum Republik Indonesia. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Angkutan Umum harus dikembangkan dan berpotensi sebagai peran untuk mencapai keamanan, kesejahteraan, tatanan lalu lintas, dan Angkutan Umum dapat mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah dan akuntabilitas, serta dapat mengatur negara. Angkutan Umum dianggap memiliki peran yang sangat penting, munculnya Angkutan Umum membuat pertumbuhan

ekonomi suatu negara bergantung pada ketersediaan transportasi yang ada pada tingkat nasional dan regional. Hampir dalam setiap hari, semua orang di dunia membutuhkan sarana Angkutan Umum yang sekarang berubah menjadi kebutuhan mendasar. Pentingnya Angkutan Umum untuk masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain, kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan terdiri dari sebagian besar laut, sungai, dan danau yang memungkinkan transportasi dilakukan melalui jalur darat. Pertumbuhan penduduk dan meningkatnya populasi wilayah Indonesia telah menghasilkan peningkatan jumlah alat transportasi, yang dipicu oleh daya minat pembelian kendaraan bermotor, seperti mobil atau sepeda motor, sehingga dapat menyebabkan lalu lintas di semua kota besar di Indonesia mengalami kemacetan yang cukup parah yang dapat menciptakan daya jenuh saat berpergian.

Selain kemacetan yang parah, Indonesia juga harus menangani masalah lain, yaitu kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah salah satu dari banyak masalah lalu lintas yang dihadapi pemerintah dari hampir semua negara di dunia yang memiliki banyak jumlah penduduk, terutama di kota-kota metropolitan. Saat ini, Undang-Undang lalu lintas diharapkan dapat mengakomodasi semua kepentingan pengguna jalan dan pengguna jalan dapat mematuhi peraturan yang telah diatur oleh Hukum. Untuk menciptakan keamanan, keselamatan bersamaan dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Tingginya jumlah kecelakaan di Indonesia adalah salah satu dampak dari kurangnya kesadaran pengguna jalanan dan penyedia transportasi jalan untuk menaati peraturan lalu lintas dan keselamatan dalam berkendara. Untuk dapat

menaati peraturan berlalu lintas dan memberikan keselamatan pada saat berlalu lintas, pemerintah memberikan kepastian hukum bagi para pihak yang berkaitan dengan layanan transportasi, mulai dari pengusaha transportasi, pekerja/pengemudi dan penumpang yang sudah ditetapkan pemerintah pada Undang-Undang yang mengatur tentang transportasi dan jalan. Dalam implementasinya, setiap elemen masyarakat diharapkan untuk berpartisipasi untuk memperhatikan dan mengawasi setiap Angkutan Umum yang belum memenuhi standar layanan minimum, sebagaimana diatur dalam undang-undang lalu lintas dan transportasi jalan.

Pada kenyataannya, masih sering ditemukan Sopir Angkutan Umum yang tidak mematuhi hak-hak penumpang sebagai konsumen layanan transportasi umum, misalnya, dalam hal kenyamanan dan keselamatan serta dalam penggunaan infrastruktur yang telah disediakan oleh pemerintah. Angkutan Umum berguna untuk menyederhanakan dan membantu aktivitas dan pembangunan untuk berkembangnya suatu negara. Peran penting sektor Angkutan Umum dapat dilakukan secara optimal dengan dukungan dari berbagai aspek yang berkaitan dengan transportasi Angkutan Umum, di mana salah satu aspek strategis terkait dengan pembentukan (hukum) dalam organisasi transportasi. Penyelenggara pemantauan Angkutan Umum perlu melibatkan beberapa pihak yaitu, pemerintah, sektor swasta dan masyarakat, di mana masing-masing pihak memiliki standar untuk menetapkan tugas dan hak tidak dapat dipisahkan dari konteksnya memberikan kepastian dan perlindungan hukum. Demikian,

sebagaimana dimaksud pada UU No. 22 tahun 2009 tentang Transportasi Lalu Lintas dan Jalan.

Perkembangan ekonomi sesuatu negara atau bangsa tergantung pada ketersediaan transportasi nasional atau bangsa yang bersangkutan. Pembangunan ekonomi membutuhkan layanan transportasi yang layak dan cukup. Ada pun sarana transportasi sebagai, fasilitas pendukung memiliki fungsi untuk dapat memperoleh hasil yang memuaskan dalam upaya pembangunan ekonomi dari sesuatu negara. Masih banyak juga ditemukan transportasi perkotaan (Angkot) tidak layak jalan dan tidak lulus uji kelayakan teknis pada kendaraan bermotor (KIR) yang dapat menjadi faktor pendukung dan penyebab terjadinya kecelakaan di jalan raya. Situasi seperti ini adalah yang menjadi pengawasan pada pemerintah setempat agar dapat meminimalisir bentuk kecelakaan (Ma'arif, 2021)

Informasi transportasi pada Kota Batam terdapat transportasi di jalan utama dari 617 unit, hanya 224 unit yang layak dan tidak layak operasi terdapat 393 unit. Buat jalur cabang Angkot dengan jumlah kursi di 10 orang sebanyak 1.745 unit. Ini layak operasi hanya 142 unit dan tidak layak 1.603 unit. Berdasarkan dari informasi terbaru, yang tidak layak beroperasi sebagai angkutan umum agar menghitamkan plat kendaraan untuk dirubah menjadi kendaraan pribadi. Tidak hanya meningkatkan razia dan pengawasan, kelompok ini juga ingin meningkatkan kegiatan sosialisasi kepada pemilik atau badan dari sebuah bisnis Angkot di Kota Batam. (Sumber Batam Pos)

Pertumbuhan pesat dalam kemajuan pembangunan teknologi khusus menciptakan sarana transportasi berupa kendaraan bermotor yang dapat digunakan sebagai alat transportasi. Kemajuan di bidang transportasi menyediakan properti untuk pengguna dan jasa. Tapi dengan mengejar jumlah konsumsi kendaraan bermotor yang tidak seimbang dengan penyediaan infrastruktur transportasi lainnya dalam bentuk ekspansi dan memberikan pemahaman terhadap sopir angkutan umum tentang kelalaian dan yang tidak taat terhadap peraturan lalu lintas yang disebabkan yang dapat menyebabkan kecelakaan pada saat di jalan raya.

Pemahaman yang diberikan tersebut sikiranya dapat mengurangi angka kecelakaan yang dapat menyebabkan kerugian pada pihak lain. Sehingga dapat menurunnya pelanggaran hukum yang disebabkan pengemudi yang menimbulkan banyak kerugian pada pihak lain. Oleh karena itu jika terjadi kecelakaan, maka pihak korban membutuhkan tanggung jawab Sopir untuk dapat membayar segala kerugian. Tetapi Sopir kendaraan seperti bus transportasi yang statusnya penyewa atau pekerja di bawah kondisi keuangan tidak mampu membayar kerugian yang telah terjadi. Oleh karena itu, sering sekali Sopir Angkutan Umum tidak selalu memenuhi tanggung jawabnya untuk membayar ganti rugi terhadap pada kerugian yang disebabkan (Zetli, 2018)

Sopir yang melakukan tindakan melawan hukum, sehingga menyebabkan kecelakaan yang membawa kerugian kepada korban harus membayar kerugian atas tindakan yang dilakukan berdasarkan dari kerugian korban. Kewajiban untuk membayar kerugian dibebankan disebutkan pada Pasal 1365 KUH Perdata, setiap

orang menimbulkan kerugian atas kesalahannya, maka diwajibkan untuk mengganti biaya kerugian (Kartika, 2009).

Kenyataannya dimana yang sering terjadi, bahwa layanan sarana transportasi untuk pengguna angkutan umum masih sangat kecil sehingga penumpang merasa dirugikan oleh Sopir Angkutan Umum yang tidak bertanggung jawab.

Indonesia menjadi salah satu negara dengan banyaknya populasi yang sangat tinggi, dengan jumlah penduduk 255 juta orang bahkan hampir 3,5% dari populasi dunia. Pertanyaan ini dapat dibuktikan dengan kepadatan rute pada ruas jalan pada saat jam kerja yang disebabkan meningkatnya daya minat masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadinya setiap tahun. Selanjutnya masalahnya adalah salah satu masalah nasional yang tumbuh dengan pertumbuhan warga Negara yang ditemui adalah tingginya jumlah angka kecelakaan lalu lintas di jalur Raya, terakhir kali Kepolisian Daerah Metro Jaya mencatat sebagian besar kecelakaan disebabkan oleh sikap lalainya pengemudi (Fahmi, 2021).

Hilangnya konsentrasi pada pengemudi kendaraan juga merupakan pemicu kecelakaan. Situasi lain dalam pengemudi yang sering menimbulkan bencana, antara lain, kurang tidur, lelah, kurang terampil atau ahli dan menggunakan ponsel saat mengemudi. Indonesia adalah salah satu dari tingkat kecelakaan jalan tertinggi dengan jumlah kematian yang muncul dengan menjangkau 120 orang sehari. Informasi ini harus sangat mengkhawatirkan karena bencana tidak hanya menyebabkan kematian, tetapi juga dapat menyebabkan cacat dan beban ekonomi penting bagi para korban atau keluarga mereka (Puteri & Nisa, 2020).

Kepolisian nasional telah mengerahkan berbagai upaya untuk dapat meminimalkan angka kecelakaan jalan raya, termasuk memberikan penyuluhan dan pemeriksaan serentak kendaraan bermotor, seperti operasi Zebra. Upaya pemerintah dengan memperluas dan memperbaiki jalan dan menyediakan lampu jalan. Kepolisian Nasional dan Instansi pemerintah terkait untuk meminimalkan kecelakaan selalu mendapatkan hambatan yang dikarena oleh minimnya kesadaran para pengguna jalan. Oleh karena itu tingkat kecelakaan jalan tetap cukup tinggi.

Masyarakat menilai langkah-langkah yang diambil oleh polisi dan otoritas, sangat membantu terhadap kehidupan manusia. Setiap kecelakaan di jalan, beberapa elemen manusia memiliki peran. Demikian pula dengan mereka yang tidak menjadi korban, mereka tidak dapat dianggap sebagai pihak yang selalu salah, karena secara hukum tidak proporsional. Berkenaan dengan manusia ini, bahkan penerapan hukum di bidang lalu lintas selalu dapat dianggap benar (U. S. Lestari, 2020).

Parameter yang diharapkan termasuk ketentuan yang berkaitan dengan ruang lingkup ulasan, meninjau persyaratan, adalah hubungan antara parameter yang saling tergantung. Selain itu, telah dikonfirmasi bahwa inspeksi kendaraan bermotor dilakukan oleh petugas polisi di Negara Republik Indonesia dan berwenang dengan wewenang terhadap peraturan yang berlaku, tinjauan pada kendaraan bermotor dengan survei dalam hal lalu lintas jalan dan pelanggaran transportasi ini tidak mengurangi otoritas Pemerintah Republik Indonesia untuk



mengawasi sesuai dengan peraturan dan hukum yang berlaku (Guritnaningsih et al., 2018).

Untuk mengontrol kebutuhan kendaraan bermotor di jalan juga dapat dilakukan oleh lembaga-lembaga lain dalam konteks implementasi tugas pemerintah lainnya. Selain itu, dijelaskan dalam ketentuan KUHP dalam Pasal 359 dari KUHP yang menunjukkan bahwa, karena kesalahan menyebabkan orang mati, atau kejahatan penjara selamanya lima tahun kurungan penjara (Randan, 2021).

Indikasi bahwa Indonesia mematuhi konsepsi negara kesejahteraan yang ditemukan dalam kewajiban pemerintah untuk menerapkan Negara-Negara, seperti yang ditunjukkan pada paragraf keempat dari pembukaan 2 Konstitusi NKRI 1945, yaitu Lindungi semua negara Indonesia, dan semua warga negara Indonesia, mensejahterakan masyarakat umum, mendidik bangsa dan melakukan keadaan yang baik di dunia. Sesuai dengan perkembangan kebutuhan manusia, pemenuhan kebutuhan transportasi Angkutan Umum tidak hanya pada ketersediaan transportasi Angkutan Umum yang murah dan cepat, tetapi juga membutuhkan ketersediaan Angkutan Umum yang dapat memastikan kondisi yang nyaman dan lancar. Pelanggaran lalu lintas adalah situasi di mana ada kurangnya keseimbangan antara aturan dan pelaksanaannya. Hal itu yang disebabkan oleh faktor tidak seimbangnya antara jumlah kendaraan dengan ruas jalanan yang dapat memungkinkan terjadinya kecelakaan dan dapat menyebabkan perasaan tidak nyaman bagi pengguna jalan raya (B. F. K. Lestari et al., 2020).

Undang Undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 192 ayat (1) menjelaskan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang yang meninggal atau cedera akibat transportasi, kecuali disebabkan oleh suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah. Dilihat dari bagian perlindungan hukum terhadap konsumen jasa angkutan, keadaan pada situasi demikian sangat tidak ideal dan dalam praktek merugikan bagi konsumen, karena pada tiap kecelakaan tidak pernah terdengar dipermasalahkan tanggung jawab sopir kendaraan angkutan umum.

Meningkatkan kualitas Transportasi Angkutan Umum sangat penting dilakukan selain membuat penumpang nyaman dan aman juga untuk meningkatkan minat publik dalam menggunakan layanan Angkutan Umum. Selain itu, perlindungan hukum untuk semua pihak yang berkaitan dengan sistem transportasi sangat diperlukan, khususnya layanan transportasi, dikarenakan peran lalu lintas jalan dan transportasi memiliki unsur penting di kehidupan banyak orang. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas transportasi harus diselenggarakan dan dikembangkan untuk kepentingan masyarakat umum. Sebagai pengguna layanan transportasi Angkutan Umum masyarakat harus mendapatkan prioritas dan layanan yang baik dari pemasok layanan Angkutan Umum dari pemerintah dan Angkutan Umum yang berasal dari swasta serta mendapat perlindungan hukum dan kepastian hukum sebagai konsumen transportasi Angkutan Umum.

Permasalahan pada lalu lintas sering menimbulkan banyak masalah dalam masyarakat, termasuk banyaknya pelanggaran yang sering ditemukan dalam

kehidupan. Aspek keselamatan dalam lalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal, yaitu kualitas pengemudi, kelayakan kendaraan dan infrastruktur yang memenuhi standar keselamatan. Jika salah satu dari komponen ini tidak memenuhi persyaratan, kemungkinan pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas

**Tabel 1.1** Jumlah Kelalaian Sopir Angkutan Umum yang Menyebabkan Kecelakaan

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA  
DAERAH KEPULAUAN RIAU  
RESOR KOTA BARELANG

NO	TANGGAL KEJADIAN	TERSANGKA	TKP	FAKTOR PENYEBAB	PASAL YANG DILANGGAR
1	05 Februari 2018	Hengki	Jl. Ahmad Yani dekat Turun. Vila Panbil	Lengah	Pasal 312, 310 ayat 4 UU LLAJR No. 22 thn 2009
2	19 Februari 2019	Egi Supriadi Simanjunta	Jl. R. Suprpto dkt Kamp. Sidomulyo	Lepas kendali	Pasal 310 ayat 1 dan 2 UU LLAJR No. 22 thn 2009
3	03 Maret 2019	Aldesga Daviano	Simp. 4 Trafic Light Kabil	Menerobos lampu merah	Pasal 310 ayat 4, 3 dan 2 UU LLAJR No. 22 thn 2009
4	03 Maret 2019	Mehindra Suwarno	Jl.Laksamana Bintang dekat depan Ruko Bank Niaga Sie	Lengah	Pasal 310 ayat 4 dan 1 UU LLAJR No. 22 thn 2009
5	05 Mei 2019	Alpi Syahrin	Simp. 4 Trafic Light Kabil	Menerobos lampu merah	Pasal 310 ayat 4, 287 ayat 2 dan 281 UU LLAJR No. 22 thn 2009
6	05 Agustus 2019	Nur Hakim	Depan Gedung M3G Taman Baloi Mas Lubuk Baja	Dalam pengaruh miras	Pasal 311 ayat 5,2 UU LLAJR No. 22 thn 2009
7	12 September 2019	Suryani Bin Arpandi	Jl.Raja Haji Fisabililah dkt Bank Bukopin Batam Center	Menabrak Pejalan kaki	Pasal 310 ayat 3 UU LLAJR No. 22 thn 2009
8	08 Januari 2020	Sunarko	Jl. R. Suprpto dkt halte Perum Puskopkar	Menabrak Pejalan kaki	Pasal 310 ayat 4 UU LLAJR No. 22 thn 2009
9	10 Februari 2020	Anggi	Jl. Jend. Sudirman dekat Perum Duta Mas	Tidak memberikan Prioritas Kend.	Pasal 310 ayat 4 UU LLAJR No. 22 thn 2009
10	17 Februari 2020	Rahmat	Jl. R. Suprpto dkt Dam Muka Kuning	Kecepatan	Pasal 310 ayat 4, 3 dan 2 UU LLAJR No. 22 thn 2009
11	16 Oktober 2020	Mario Pesakh Nainggol	Jl. S. Parman dekat Terminal Sei Beduk	Lepas kendali	Pasal 310 ayat 4 UU LLAJR No. 22 thn 2009

**Sumber Data: Polresta Barelang 2021**

Kondisi tersebut tentu saja yang menjadi perhatian dan akan selalu dicoba pencegahan oleh badan-badan masyarakat umum dan instansi pemerintah terkait.

Maka dari itu, penelitian dilakukan agar dapat mengetahui apa yang menjadi penyebab terhadap permasalahan ini. Atas dasar latar belakang masalah di atas, penulis mengambil judul penelitian “**Tanggung Jawab Pidana Sopir Angkutan Umum Terhadap Kelalaian Yang Menyebabkan Kecelakaan**”. Agar masyarakat dapat terhindar serta dapat meminimalisir tingkat kecelakaan di jalan raya.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Dengan landasan keterangan latar belakang yang telah diuraikan diatas, peneliti telah mengidentifikasi masalah yaitu sebagai berikut:

1. Kurangnya kesadaran serta kelalaian sopir angkutan umum yang tidak menaati peraturan berlalu lintas yang menyebabkan kecelakaan.
2. Jarangnya pemenuhan tanggung jawab atas kerugian yang telah ditimbulkan akibat kejadian.
3. Pemberian layanan pada penumpang masih minim sehingga penumpang merasa dirugikan oleh transportasi umum yang tidak bertanggung jawab.

## **1.3 Batasan Masalah**

1. Penelitian berfokus tentang faktor kelalaian yang menyebabkan kecelakaan yang dilakukan sopir angkutan umum.
2. Penelitian ini dilakukan di wilayah Kepolisian Resor Kota (Polresta) Barelang.

#### **1.4 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana tanggung jawab pidana sopir angkutan umum terhadap kelalaian yang dapat menyebabkan kecelakaan?
2. Apa kendala yang dihadapi Kepolisian Resor Kota Bareleng dalam penyelesaian kasus kecelakaan akibat kelalaian supir angkutan umum?
3. Bagaimana upaya Kepolisian Resor Kota Bareleng dalam meminimalisir kecelakaan lalu lintas yang disebabkan sopir angkutan umum?

#### **1.5 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui pertanggung jawaban sopir angkutan umum terhadap korban kecelakaan.
2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam penyelesaian kasus kecelakaan yang disebabkan oleh sopir angkutan umum.
3. Untuk mengetahui upaya Polresta Bareleng dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh sopir angkutan umum

#### **1.6 Manfaat Penelitian**

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat mengidentifikasi dan menggambarkan konflik yang terjadi dan membantu merefleksikan tanggung jawab pidana atas faktor kelalaian yang dapat menyebabkan kecelakaan

2. Manfaat Praktis

Dapat berkontribusi pemikiran dan menjadi bagian yang luas dari para



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Teori Dasar**

##### **2.1.1 Teori Tanggung Jawab Hukum**

Menurut ahli Hans Kelsen atas teorinya tentang tanggung jawab aturan yang menyatakan bahwa, undang-undang yang secara hukum bertanggung jawab atas tindakan eksklusif atau Tindakan yang telah berlawanan dengan hukum, subjek berarti bahwa ia bertanggung jawab atas hukuman dalam hal kontradiktif. Hans Kelsen juga berpendapat bahwa "ketidapatuhan dengan kehati-hatian yang diharuskan oleh hukum diklaim oleh kesalahan (kelalaian); dan kesalahan umumnya dianggap sebagai jenis kesalahan lain, meskipun tidak sekeras kesalahan yang diisi, Karena itu mengantisipasi dan membutuhkan, menggunakan atau tanpa niat jahat, efek berbahaya". Selain itu Hans Kelsen menyatakan bahwa: "Kegagalan untuk melakukan kehati-hatian yang diwajibkan oleh hukum disebut kelalaian (kesalahan); dan kelalaian biasanya dipandang sebagai satu jenis lain dari kesalahan, walaupun tidak sekeras kesalahan yang terpenuhi karena mengantisipasi dan menginginkan, dengan atau tanpa niat jahat, yang memiliki efek membahayakan (Puspawardhani, n.d.).

Hukum diciptakan untuk mengatur setiap subjek hukum dapat menghormati kewajibannya dengan benar dan untuk mendapatkan haknya secara adil. Selain itu, Hukum juga berfungsi sebagai instrumen perlindungan terhadap subjek hukum. Dengan kata lain, hukum telah dibuat sehingga keadilan dapat dilaksanakan dalam kehidupan sehari-hari. Di mana jika ada subyek hukum yang

mengabaikan kewajiban hukum yang seharusnya dilakukan atau melanggar maka dituntut untuk memulihkan hak-hak yang telah dilanggar. Beban atas tanggung jawab dan permintaan untuk kompensasi atau hak ditunjukkan pada setiap subjek hukum yang melanggar hukum, baik itu badan hukum atau pemerintah. Konsep tanggung jawab hukum terkait erat dengan gagasan hak dan kewajiban. Menurut pendapat umum mengatakan bahwa hak untuk seseorang masih berkorelasi dengan kewajiban kepada orang lain. Menurut Hans Kelsen dalam teorinya tentang tanggung jawab hukum mengindikasikan bahwa seseorang secara hukum bertanggung jawab atas tindakan tertentu atau diasumsikan tanggung jawab hukum, subjek berarti bahwa ia bertanggung jawab atas sanksi dalam hal tindakan yang berlawanan. Hans Kelsen kemudian membagi tanggung jawab yang terdiri dari asal:

1. Tanggung jawab mandiri adalah orang yang bertanggung jawab atas pelanggaran sendiri atau individu.
2. Tanggung jawab kolektif berarti seseorang bertanggung jawab atas pelanggaran oleh orang lain atau bertanggung jawab secara bersama sama.
3. Tanggung jawab sesuai dengan kealpaan yang berarti bahwa seseorang wajib bertanggung jawab atas pelanggaran baik itu secara sengaja dan tujuan yang dapat menyebabkan kerugian.
4. Kewajiban absolut, yang berarti seseorang bertanggung jawab atas pelanggaran yang tidak sengaja ia lakukan dan tidak diperkirakan.

Teori tanggung jawab menggaris bawahi arti pertanggung jawaban yang lahir dari ketentuan undang-undang terhadap kewajiban ditafsirkan dalam arti



*liability*, sebagai konsep terkait dengan menggunakan kewajiban hukum atas tanggung jawab petugas yang bisa tunduk pada hukuman dalam masalah tindakannya adalah kontradiktif menggunakan hukum, Benar-benar pertanggungjawaban karena penyakit ilegal tanpa menyangkut kesalahan (kewajiban pada titik sirkulasi), berdasarkan tindakannya, dengan sengaja dan tidak sengaja, bahkan jika itu bukan kehilangan kerugian yang berdampak pada tindakannya (Zulhendra, 2015).

Sedangkan definisi dari tanggung jawab menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah suatu keadaan wajib menanggung segala sesuatu yang terjadi (jika terjadi sesuatu dapat diperkarakan, dituntut, dipersalahkan dan sebagainya). Menurut kamus hukum, Prinsip tanggung jawab hukum dapat dibagi menjadi dua jenis, yaitu

1. *Liability based on fault*, berdasarkan pembuktian, yang memberatkan korban, dapat menerima kompensasi jika ia berhasil membuktikan elemen kesalahan pada pihak tegugat, yang berarti bahwa jika tidak terbukti terjadinya kesalahan, tidak ada kewajiban untuk mendapat kompensasi kerugian.
2. *Strict liability* (tanggung jawab mutlak) yakni kesalahan tidak perlu dibuktikan oleh pemohon atau pemohon untuk sebagai dasar pembayaran kompensasi

### 2.1.2 Pengertian Tindak Pidana

Istilah asli dari kejahatan kata yang kita kenal hukum pidana Belanda adalah *Strafbarafeit*. Meskipun istilah ini ditemukan di *Van Hollandy Wetboek Van Straffrect*, tetapi tidak ada penjelasan resmi tentang apa yang seharusnya menggunakan *StrafBaraFeit*. Karena ini, aturan para ahli berusaha menyampaikan makna dan memenuhi maknanya dan sayangnya sampai sekarang tidak ada keseragaman pendapat.

Tindakan kriminal memiliki pemahaman abstrak tentang insiden konkret di bidang hukum pidana. Oleh karena itu tindakan kriminal harus memiliki makna ilmiah dan dengan jelas bertekad untuk memisahkan kata-kata yang digunakan setiap hari dalam kehidupan masyarakat. Istilah kejahatan berasal dari kata *Strafbarafeit* yang mungkin menjadi insiden kriminal atau pelanggaran yang dapat ditebak (Setyowati et al., 2018).

Aturan pidana juga menggunakan kata untuk tindak pidana dengan "*Handlung Strafbaar*" yang diterjemahkan ke dalam tindakan kriminal, yang digunakan oleh aturan pidana Jerman tunggal dan "tindakan kriminal" yang diterjemahkan dengan kata tindak pidana. Pelanggaran hukum di Belanda menyebut *StrafbaraFeit* terdiri atas tiga kata, straf yang diartikan sebagai pidana dan hukum, baar yang diartikan sebagai dapat dan boleh, dan feit yang diartikan sebagai tindak, peristiwa, pelanggaran, dan perbuatan (Wijayana, 2018).

*StrafBaraFeit* berarti menghukum kejadian atau tindakan yang dapat dikutuk. Interval Delik yang, dalam bahasa asing yang dianggap *delirium* adalah tindakan yang penulis dapat dieksekusi. Tindakan kriminal adalah pemahaman

dasar tentang hukum pidana. Tindakan kriminal adalah pemahaman hukum, berbeda dari penggunaan istilah dsila atau kejahatan. Hukum krominasi formal secara hukum adalah bentuk perilaku populer yang melanggar hukum pidana. Alasannya adalah bahwa setiap tindakan yang melanggar itu akan menjadi sasaran penjahat.

Kejahatan adalah tindakan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang memiliki unsur kesalahan sebagai suatu tindakan dilarang dan diancam oleh Undang-Undang. Menurut Andi Hamzah, kejahatan adalah perilaku orang-orang yang dirumuskan dalam hukum, memerangi aturan, yang layak disanksi kurungan penjara terhadap kesalahan yang diperbuatnya. Orang-orang yang melakukan tindakan kriminal akan bertanggung jawab atas tindakan pidana jika ia memiliki (Munizzi, 2013).

### **2.1.3 Pertanggungjawaban Pidana**

Konsep pertanggungjawaban pidana sebenarnya tidak hanya berkaitan dengan aturan, tetapi juga menyangkut masalah nilai-nilai moral atau kesopanan yang diadopsi oleh populasi dan kelompok di depan umum. Pertanggungjawaban pidana adalah sesuatu untuk ditentukan jika terdakwa atau tersangka bertanggung jawab atas sesuatu yang telah ditetapkan. Menurut definisi Roeslan Saleh, Pertanggungjawaban pidana ditafsirkan sebagai celaan obyektif yang ada dalam tindakan kriminal dan untuk memenuhi syarat secara subyektif untuk dikutuk karena tindakannya. Apa yang dimaksud dengan celaan obyektif adalah perbuatan yang dilakukan oleh seseorang tersebut merupakan perbuatan yang bertentangan

dengan hukum, sedangkan subjektif merujuk kepada sipembuat perbuatan dilarang atau bertentangan dengan hukum.

Dalam kewajiban pidana, dibebankan pada tindakan pelanggaran tindakan kriminal terkait untuk memaksakan sanksi pidana. Pada dasarnya keberadaan kejahatan berasal dari sebuah kesalahan, berarti bahwa jika seseorang ingin memiliki tanggung jawab pidana jika ia melakukan kesalahan serta bertindak dan berlawanan dengan aturan. Faktor kesalahan adalah faktor utama dalam kewajiban pidana (AFTAHUL JANNAH, 2018).

Dalam interpretasi kejahatan yang tidak terdaftar dalam kewajiban pidana, tindakan kriminal hanya merujuk pada undang-undang terhadap hukum, yang merupakan tindakan kriminal setelah dijatuhi hukuman tergantung pada apakah suatu tindakan kriminal memiliki kesalahan faktor atau tidak. Kesalahan dalam prinsip aturan pidana berarti prinsip aturan *nullum Delictum Nulla Poena Sine Pavia Lege* atau mereka yang sering dikatakan menggunakan prinsip legalitas, prinsip ini menjadi utama di mana tidak ditulis dalam diskusi pada orang yang memiliki membawa tindakan kriminal "tidak dijatuhi hukuman" jika tidak ada kesalahan.

Prinsip legalitas ini memiliki interpretasi, tidak ada tindakan yang dilarang dan terancam menggunakan kondisi kriminal jika mereka belum ditetapkan dalam ketentuan undang-undang. Dalam Pertanggungjawaban pidana, beban tanggung jawab dibebankan kepada pelaku pelanggaran kejahatan terkait dengan dasar untuk memberikannya sanksi pidana. Seseorang akan memiliki sifat pertanggungjawaban pidana jika sesuatu atau tindakan yang dilakukan berlawanan

dan bertentangan terhadap hukum yang berlaku, tetapi seseorang dapat menghilangnya sifat bertanggungjawabnya jika ada faktor yang menyebabkan hilangnya kemampuan y bertanggung jawabnya atas seseorang. Pada dasarnya pertanggungjawaban pidana adalah bentuk mekanisme yang diciptakan untuk bekerja terhadap tindakan pelanggaran yang telah dilakukan. Dalam KUHP sering menyebutkan beberapa pasal baik berupa kesengajaan ataupun kelalaian, namun sayangnya mengenai pengertian kesengajaan maupun kelalaian tersebut tidak dijelaskan pengertiannya.

#### **2.1.4 Sopir Angkutan Umum**

Sopir Angkutan Umum adalah seorang yang mengendarai kendaraan dengan plat warna kuning yang mengirimkan barang dan jasa dan juga orang dari satu tempat ke tempat lain sesuai dengan rute yang ditentukan. Sopir Angkutan Umum memiliki beberapa persyaratan dalam pengiriman barang dan jasa, yaitu, surat izin mengemudi angkutan umum yang sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan. Pekerjaan sebagai Sopir Angkutan Umum memiliki beberapa risiko, termasuk kecelakaan lalu lintas dan dapat menyebabkan polusi udara. Layanan transportasi Angkutan umum yang baik dapat memberikan tingkat kepuasan kepada pengguna sehingga pengguna dapat merasa aman dan nyaman.

Sopir Angkutan Umum yaitu orang yang memimpin kendaraan untuk berjalan atau orang yang secara langsung mengawasi pengemudi pada saat belajar mengendarai kendaraan bermotor. Sopir Angkutan Umum diharuskan untuk mengklaim keselamatan banyak orang. Sebagian Sopir Angkutan Umum tidak

menjajaki peraturan dan terdapatnya sistem angkutan yang tidak efektif semacam pengajuan izin trayek, sistem peraturan, pembagian jalan yang tumpang tindih sebagai akibatnya membentuk tingkatan kompetisi antar sesama sopir angkutan. Terlebih terdapatnya setoran yang mereka bayarkan di pihak owner angkutan (Saputra, 2012).

Keadaan ini disebabkan tidak terdapatnya hak supir guna meningkatkan ongkos angkutan perpenumpang sebab peraturan ini di kontrol oleh instansi pemerintah. Keadaan ini menimbulkan pola pikir sopir angkutan untuk melaksanakan bermacam aksi buat menaikkan pemasukan mereka tanpa memperhatikan keselamatan diri dan penumpang. Tentang ini nampak pada perilaku mereka yang ugal-ugalan di jalur semacam melaksanakan kendaraan menggunakan kecepatan secara kebut-kebutan, saling mendahului tunggangan lain menggunakan kecepatan penuh, mengemudikan kendaraan bukan di jalurnya, melakukan pengereman secara tiba-tiba, menurunkan penumpang dan memindahkan ke tunggangan lain secara tiba-tiba, menjejalkan penumpang meski sudah penuh, menurunkan penumpang meski kendaraan masih berjalan, seenaknya memberhentikan tanpa memperdulikan kendaraan lalu lintas disekelilingnya. Tuntutan dan tertekan yg dirasakan oleh para supir angkutan ini lama-kelamaan mampu menuju pada perasaan yang tidak acuh dan tindakan tidak peduli serta tidak bertanggung jawab, karena mereka belajar berasal pengalaman dikarenakan sistem tidak memihak di mereka (Agio V. Sangki, 2012).

Beberapa pengemudi transportasi tidak mengeksplorasi peraturan dan sistem transportasi yang tidak bekerja secara baik, seperti pengajuan lisensi jalan,

sistem peraturan yang tidak memihak mereka, menghasilkan tingkat persaingan di antara driver transportasi. Situasi ini diperburuk dengan kurangnya hak pengemudi untuk meningkatkan biaya transportasi karena itu adalah kontrol pemerintah. Situasi ini telah menyebabkan pengemudi transportasi untuk melakukan berbagai tindakan untuk meningkatkan pendapatan mereka, terlepas dari keamanan diri. Permintaan dan depresi oleh sopir transportasi ini seiring waktu untuk berurusan dengan tindakan tidak peduli, terlepas dari dan tidak bertanggung jawab karena mereka belajar dari pengalaman jika sistem tidak memihak.

#### **2.1.5 Kelalaian Yang Menyebabkan Kecelakaan**

Kelalaian atau pengabaian dalam terminologi hukum pidana adalah jenis kesalahan yang terjadi karena tidak memperhatikan seseorang dengan tindakan yang dapat menyebabkan kerugian bagi orang lain. Sifat kelalalain merupakan sebuah delik yang sangat sering terjadi disetiap kegiatan yang dilakukan oleh subjek hukum. Contoh kelalaian adalah kelalaian dalam mengemudi yang menyebabkan kecelakaan jalan, Kecelakaan di jalan ini tidak jarang menyebabkan kecelakaan orang lain. Dalam buku hukum pidana kelalaian umumnya dituturkan oleh kesalahan, kurang berhati-hati atau kelalaian. Dalam Pasal Nomor 359 KUHP yang dikatakan yang karena kealpaannya yang mengakibatkan orang lain meninggal, terancam oleh pemenjaraan setidaknya lima tahun atau penjara pidana setidaknya satu tahun.

Atas dasar Undang-Undang Republik Indonesia No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Transportasi (LLAJ) adalah sesuatu kejadian pada rute yang tidak dapat diprediksi atau rute yang tidak disengaja terkait pendukung atau jalur lain yang menyebabkan korban pada manusia dan hilangnya properti. Kejadian kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh aspek-aspek tertentu, faktor-faktor ini tampaknya bekerja bersama sebagai pemicu pada kecelakaan lalu lintas atau kendaraan roda empat yang meremehkan efisiensi keselamatan.

Beberapa elemen menyebabkan kecelakaan yang disebabkan kelalaian :

1. Kelalaian karena orang, misalnya, menggunakan ponsel saat mengemudi, kondisi tubuh lelah dan mengantuk, mengendarai kendaraan mabuk, kurangnya pemahaman rambu lalu lintas. Untuk melihat apakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan sebelumnya, harus ditentukan apakah pelaku kejahatan sengaja membuat kesalahan atau kelalaian.
2. Kelalaian karena kendaraan, factor pada kendaraan yang sering menyebabkan kecelakaan adalah fungsi rem kurang optimal, kondisi ban yang tipis, kurangnya pencahayaan. Ada beberapa faktor yang membuat kendaraan mengalami kecelakaan, seperti kendaraan dengan modifikasi non-standar, rem blong, kondisi ban yang tidak cocok untuk digunakan, batas beban yang melebihi batas transport kendaraan.



## **2.2 Kerangka Yuridis**

### **2.2.1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 77 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan**

Setiap pengendara kendaraan bermotor diwajibkan untuk mempunyai Surat Izin Menemudi yang sinkron dengan jenis kendaraan bermotor yang di kemudi. Bagi pengendara, untuk bisa mendapatkan SIM kendaraan bermotor, harus mengikuti prosedur dan pelatihan pendidikan serta pembinaan pengemudi pada Lembaga yang berkompetensi. Pendidikan dan Pelatihan Mengemudi dilakukan oleh institusi yang mendapatkan izin dan terakreditasi dari Pemerintah. Pemberian izin Pendidikan dan Pelatihan Mengemudi yang diberikan oleh pemerintah daerah sebagaimana dimaksud harus berdasarkan prosedur, norma, standar dan kriteria yang ditentukan oleh Menteri yang bertanggung jawab atas sarana dan Infrastruktur lalu lintas dan transportasi jalan dan kepala Kepolisian Nasional Republik Indonesia.

Setiap pengemudi bermotor yang tidak memiliki SIM dijatuhi hukuman Penjara pidana hingga 4 bulan atau denda maksimum Rp. 1 juta yang diatur pada pasal 281 UULLAJ No 22 Tahun 2009.

### **2.2.2 PP No. 79 tahun 2013 Pasal 23 Tentang Batas Kecepatan**

Setiap jalan memiliki batas kecepatan tertinggi dan terendah yang telah ditetapkan dan disepakati di tingkat nasional. Proses penentuan batas kecepatan ditetapkan oleh beberapa pejabat pemerintahan, menteri menetapkan untuk jalan tingkat nasional, gubernur menetapkan untuk jalan tingkat provinsi, bupati menetapkan untuk jalan tingkat kabupaten dan jalan desa, serta walikota

menetapkan untuk jalan tingkat kota. Ketentuan dilakukan setelah berdasarkan hasil rapat transportasi jalan di semua tingkatan sesuai dengan semua tingkatan. Batas kecepatan tertinggi dan batas kecepatan terendah seperti yang diharapkan harus diungkapkan dengan rambu lalu lintas. Batas kecepatan yang dimaksud adalah

1. Paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan.
2. 80 (delapan puluh) kilometer tertinggi per jam untuk jalanan kota.
3. 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan dalam kota
4. Batas laju kecepatan 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman.

Setiap pengemudi yang melanggar aturan batas tertinggi laju kendaraan dapat dikenakan sanksi yaitu dengan pemenjaraan maksimum 2 bulan atau denda sebanyak Rp500.000. ribu yang diatur pada ketentuan pasal 287 ayat 5 UULLAJ No 22 Tahun 2009.

### **2.2.3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 48 Tentang Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor**

Setiap kendaraan bermotor yang digunakan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. Persyaratan layak jalan yang dimaksud dalam ketentuan tersebut ditentukan oleh kinerja setiap bagian pada kendaraan bermotor yang setidaknya terdiri dari:

1. Emisi pembuangan gas
2. Kebisingan pada suara
3. Efisiensi pada sistem pengereman utama
4. Efisiensi pada system pengereman pada saat parkir
5. Kincup pada roda depan
6. Suara klakson kendaraan
7. Daya sinar lampu utama
8. Ketepatan pada penunjuk kecepatan
9. Kinerja roda dan kondisi ban bekerja dengan baik
10. Kapasitas mesin sesuai dengan tipe kendaraan

Berdasarkan ketentuan tersebut jika pengendara kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan baik untuk layak jalan berdasarkan ketentuan diatas dapat dihukum dengan penjara maksimal selama 1 bulan atau dengan denda maksimum Rp250.000 ribu yang telah diatur pada pasal 285 ayat 5 UULLAJ No 22 Tahun 2009.

#### **2.2.4 PP Nomor 44 Tahun 1993 Pasal 211 Tentang Pengemudi**

SIM merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari lalu lintas dan transportasi jalan yang dilaksanakan oleh unit pelaksana penerbitan lisensi untuk mengendarai unit lalu lintas kendaraan bermotor dari Kepolisian Negara Republik Indonesia. Izin mengemudi sebagaimana dimaksud berlaku untuk 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang. Untuk mendapatkan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud, harus mengikuti ujian yang meliputi pengetahuan teori dan praktek ketrampilan mengemudi. Pelaksanaan penerbitan Surat Izin mengemudi dilakukan

Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang memberikan lisensi bermotor sesuai dengan tipe kendaraan.

Surat izin mengemudi sebagaimana yang sudah ditentukan dibagi kedalam beberapa golongan :

1. Golongan A, untuk mengendarai mobil penumpang, bus, dan mobil barang yang tidak diperbolehkan melebihi jumlah berat dari 3.500 kilogram;
2. Golongan B I, untuk mengendarai mobil bus dan mobil barang yang diizinkan memiliki bobot yang lebih dari 3.500 kilogram.
3. Golongan B II, untuk mengemudikan kendaraan bermotor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau kereta gandengan yang memiliki bobot lebih dari 1.000 kilogram
4. Golongan C, untuk mengendarai sepeda motor yang mampu mencapai kecepatan lebih dari 40 kilometer per jam
5. Golongan D, untuk mengendarai sepeda motor yang memiliki kecepatan tidak lebih dari 40 kilometer per jam

### **2.3 Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu adalah upaya peneliti untuk mencari perbandingan, agar menemukan inspirasi baru yang berhubungan dengan judul penelitian, Penelitian Terdahulu dapat membantu penulis dapat meneliti judul yang serupa pada penelitian ini, peneliti telah membuat berbagai hasil penelitian terdahulu yang

berkaitan dengan penelitian yang dilakukan, dan kemudian membuat ringkasan tentang penelitian. Penelitian ini adalah pengembangan ide dan dari beberapa pemikiran pada penelitian terdahulu. Dimana penelitian yang mereka teliti memiliki topik yang sama dan mengarah pada judul yang serupa. Adapun beberapa bentuk penelitian terdahulu akan dijelaskan dibawah ini :

1. Nugraha Tama Hijri, 2018. Tanggung Jawab Untuk Pengangkutan Angkutan Umum Pada Penumpang Yang Telah Menderita Kerugian Karena Kecelakaan Karena Penggunaan Ban Vulkanisir Di Yogyakarta,

Sesuai dengan Pasal 48 (1) Nomor 22 tahun 2009 sehubungan dengan transportasi jalan menyatakan bahwa "kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan nilai". Pada Pasal 48 ayat 3 bahwa persyaratan saluran sebagaimana dimaksud akan dipengaruhi oleh kinerja minimum kendaraan bermotor yang diukur setidaknya setidaknya terdiri dari satu-satunya keyakinan, yaitu titik kinerja pada kendaraan dan persyaratan ban. Di bawah UU 22 tahun 2009 tentang perdagangan dan transportasi jalan, tidak ada peraturan yang jelas mengenai larangan ban vulkanisir, tetapi larangan penggunaan ban vulkanisir jelas dijelaskan dalam Keputusan Cabang Transportasi tentang Pedoman untuk Pemeriksaan Keselamatan Transportasi. Menurut keputusan cabang transportasi darat tentang Pedoman Pemeriksaan Transportasi Jalan dan Pasal 48 UU No. 22 tahun 2009 tentang pengejaran dan transportasi selanjutnya dari perusahaan transit yang dengan jelas menggunakan ban vulkanisir untuk beroperasi dalam lalu lintas jalan. Dalam undang-undang terhadap hukum di mana tindakan memerangi peraturan yang berkaitan dengan

hukum sipil ditentukan dalam Pasal 1365 yang bertuliskan sebagai berikut:  
"Setiap tindakan pelanggaran hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mengharuskan orang yang salah untuk mengeluarkan kerugian, dan tidak memodifikasi kerugian.

2. Hendro Handoko Sihite, 2017. Tanggung Jawab Perusahaan Travel Tentang Para Penumpang Korban Kecelakaan Yang Berkaitan Dengan Kelalaian Penegemudi

Terkait dengan kelalaian pengemudi jika kebaktian damai antara para korban dan pelaku yang terlibat dalam catatan kerugian terjadi dalam kecelakaan di jalan jika para korban global kecelakaan lalu lintas, berdasarkan Pasal 235 (1) UU No. 22 Tahun 2009, pemilik atau perusahaan angkutan mentransmisikan kerugian wajib kepada ahli dalam warisan korban dalam bentuk biaya medis atau penguburan. Hubungan antara aturan antara transportasi dan pengemudi mengandalkan perjanjian kerja yang diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Pasal 1601 yaitu Perjanjian Antara Pihak Single (Pengemudi) yang mengikat Dibawah perintah transportasi majikan (majikan) lakukan waktu kerja atau melaksanakan transportasi.

3. Kusumastuti Novia, 2014. Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Angkutan Umum Yang Menimbulkan Korban Luka Dan Meninggal Dunia.

Kecelakaan yang telah mengakibatkan umpan silang pada lalu lintas. Penyebab penyebab kecelakaan adalah 4 (empat), yaitu faktor manusia yang mencakup asal usul pengemudi, faktor perakitan, faktor jalanan dan faktor meteorologi. Faktor-faktor manusia yang paling mendominasi adalah penyebab

kecelakaan jalan karena pelanggaran melintasi selanjutnya yang jarang dilakukan oleh pilot lain dan pejalan kaki atau pengguna jalan. Faktor-faktor kendaraan disebabkan oleh kendaraan yang tidak layak dibuat, tetapi tetap terwujud sehingga merupakan penyebab kecelakaan jalan yang menyerupai rem yang tidak baik, ban yang bukan istilah yang baik dan lainnya. Faktor jalan disebabkan oleh keadaan jalan yang tidak baik seperti berlubang atau licin, jadi itu penyebab kecelakaan dan kemudian menyeberang. Faktor lingkungan atau meteorologi yang bukan kekuatan atau kehendak manusia sendiri, tetapi kondisinya sulit untuk menghindari hujan yang intens atau pandangan tertutup kabut tebal. Perusahaan angkutan umum harus memenuhi kerugian untuk semua dampak untuk semua dampak akibat kecelakaan dan semua kerugian yang disebabkan oleh tindakan mereka yang dipekerjakan. Faktor Kendaraan yang dapat memungkinkan keterlibatan perusahaan angkutan dalam kecelakaan di jalan dan dapat dikenai sanksi pidana sinkron dengan peraturan yang ditemukan. Kecelakaan selanjutnya dapat terganggu dalam ketentuan Pasal 229 Tahun 2009 tentang lalu lintas jalan dan transportasi jalan dan sehubungan dengan ular kriminal yang diatur oleh Pasal 310 (1) UU No. 22 tentang Persilangan dan Transportasi Jalan 2009. Untuk perusahaan kargo sekuler dapat didakwa dengan buku aturan pidana Pasal 359 dan 360, yang menyebutkan esensi dari pelaksanaan denda, penjara dan penjara karena kelalaian menyebabkan kematian orang dan cedera.

4. Muhammad J, Fadilah S, 2020. Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Dan Sopir Bus Yang Mengakibatkan Orang Meinggal Dunia Diwilayah Kabupaten Sukoharjo.

Pada dasarnya, praktik menerapkan aturan tanggung jawab pidana perusahaan bus dan pengemudi bus ke Kabupaten Sukoharjo dapat diadopsi. Tetapi ada beberapa kendala untuk aspek hukum, yaitu tidak adanya tumpang tindih aturan antara kelalaian dan intensionalitas. Sesuai dengan masalah posisi penulis ketika pengemudi harus bersalah atas tindakan kriminal karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan di jalan yang mengakibatkan kecelakaan di jalan yang dapat bekerja. Cedera parah dan serius untuk melanggar Pasal 310 (3) Dan paragraf keempat No 22 Tahun 2009 tentang Pengangkutan Lalu Lintas dan Jalan, Seperti Jaksa Penuntut Biasa, Kelompok Hakim untuk memaksakan hukuman penjara Purwanto untuk 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan mengurangi periode penahanan. Oleh kelompok hakim, Purwanto terbukti secara hukum dan secara meyakinkan bersalah melakukan perbuatan kejahatan karena kelalaian telah menyebabkan kecelakaan kemudian, yang mengakibatkan seseorang tewas dan terluka parah, kelompok hakim untuk memaksakan seorang penjahat melawan terdakwa Purwanto menggunakan hukuman penjara untuk 1 (satu) tahun dan 6 (enam) bulan mengurangi semua penangkapan dan semua periode penahanan terjadi lebih banyak kecelakaan, khususnya semua kecelakaan terakhir di kota Sukharjo untuk menganalisis dampak jumlah insiden kecelakaan.

5. Aftahul Jannah, 2018. Tanggung Jawab Risiko Terhadap Penumpang Akibat Standar Pelayanan Sesuai Dengan Konsep Ijarah Bi Al-Amal.

Salah satu aturan untuk pengusaha transportasi umum ketika transportasi operasi diperlukan pada saat jalan raya. Mampu mematuhi semua standar layanan yang mencakup keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan,



kesetaraan, dan lebih banyak orang yang memiliki kendaraan yang menyebabkan microbus sehingga mereka sering meningkatkan anak-anak ketika mereka pergi ke sekolah. Perusahaan Microlet memiliki tanggung jawab atas kerugian yang telah dialami oleh penumpang karena pengemudi menyebabkan kecelakaan, tetapi tanggung jawab ditransfer ke premi Jasa Raharja, maka premi yang memberi pertanggung jawaban kepada penumpang yang mengalami ganti rugi. Dalam diskusi sebelumnya, pada kasus pertama itu adalah satu kecelakaan untuk menggantikan kerugian tidak dapat diasumsikan dengan kontribusi asuransi. Tetapi pengemudi itu sendiri, membayar kompensasi untuk penumpang yang memiliki kerugian sebagai akibat dari kecelakaan itu.

6. Andi Astriyani Mattanang, 2013. Upaya perlindungan hukum terhadap Penumpang Terhadap Kesalahan jasa Pengangkut.

Penulis telah meneliti bahwa upaya perlindungan hukum bagi penumpang bila terjadinya kerugian akibat kesalahan dari pengangkut sudah sangatlah jelas didalam peraturan yg sudah terdapat tetapi kurangnya rasa kepedulian penumpang terhadap hal ini maka mengakibatkan kurangnya pengetahuan penumpang. Rasa aman dan hak untuk proses transportasi untuk memulai penumpang meminta keselamatan dan tanggung jawab para penumpang selama proses transportasi Angkut. Adapun upaya yang dapat dilakukan penumpang jika terjadi kerugian, yang serupa dalam Peraturan Sipil dalam Pasal 194 atas tuduhan tanggung jawab, dijelaskan bahwa penumpang harus dapat menunjukkan bahwa kerugian yang terjadi karena Kesalahan operator, setidaknya ini mampu yang mungkin tidak kurang dari 30 hari.

7. Bawith Fahrurozi, 2018. Tanggung jawab pidana kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian.

Penelitian ini berkaitan dengan tanggung jawab pidana kecelakaan jalan, yang menyangkut pengabaian. Meningkatnya angka kecelakaan jalan (laka) sendiri berasal dari kurangnya kesadaran dalam hal ini yaitu pengemudi kendaraan bermotor dengan berbagai faktor yang terkait dengan mereka sehingga upaya pencegahan tidak cukup untuk dikelola oleh agen dari kekuatan umum, tetapi kita harus melibatkan para masyarakat untuk berperan dan berpartisipasi aktif dalam pencegahan peristiwa kecelakaan lalu lintas menyebabkan kelalaian. Untuk memecahkan masalah, itu untuk kepentingan pidana atas kecelakaan di jalan yang disebabkan oleh kelalaian. Dan jika kelalaian dapat menghilangkan sifat hukum tindakan. Persiapan penelitian ini menggunakan metode penelitian empiris dengan hukum (pendekatan hukum) dan pendekatan untuk pendekatan kasus (pendekatan kasus), pendekatan penelitian untuk memperoleh informasi dari berbagai aspek pertanyaan yang tepat adalah untuk diurus. Tanggung jawab pidana atas lalu lintas disebabkan oleh kelalaian tersangka akan selalu tunduk pada tanggung jawab pidana sebagaimana ditentukan dan jatuh tempo faktor kelalaian adalah faktor-faktor donaktif yang disebabkan oleh ketidakkekalan seseorang untuk membawa kerugian. Lainnya dan kelalaian dapat menghilangkan sifat terhadap hukum, menurut penulis kelalaian adalah faktor murni berasal dari kecerdasan seseorang, kemudian ketika ia bertemu dan melanggar hukum yang berlaku tidak akan dapat menghilangkan pertarungan hukum karena dari realisasi ketentuan Konstitusi.

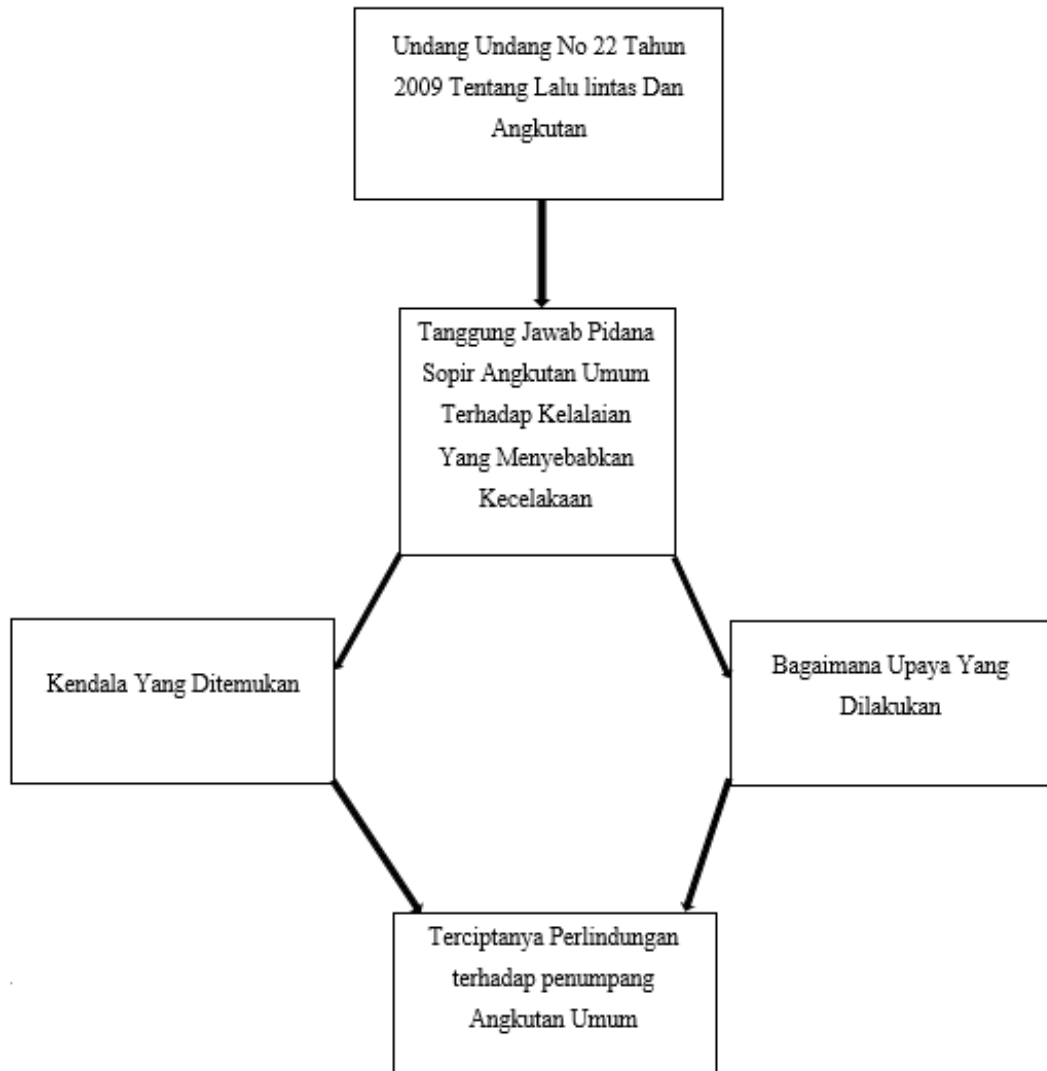
8. Baiq Farhana Kurnia Lestar,2020. Tanggung jawab kelalaian dalam kecelakaan jalan yang mengakibatkan kematian orang lain (studi di Kantor Polisi Daerah Timur).

Kewajiban kriminal juga dapat dilihat dari bentuk intensionalitas dan kelalaian adalah kenyataan dan kelalaian tidak sadar. Penelitian ini bertujuan untuk mengenali apa yang menjadi faktor yang menyebabkan pengemudi yang telah memprovokasi kecelakaan dan mengakui bentuk tanggung jawab pidana terhadap pengemudi kendaraan bermotor yang meninggal dunia. Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Lombok Timur, karena itu merupakan kabupaten dengan populasi terpadat dan jumlah bencana terbesar di Nusa Tenggara Barat.

Penelitian ini menggunakan pendekatan empiris adalah sesuatu yang meneliti bidang untuk mencari penjelasan sebagai informasi atau data yang akan dianalisis menggunakan prosedur pendekatan normatif. Informasi yang digunakan adalah informasi utama dan informasi sekunder.

Pengumpulan informasi dinilai dengan pencarian literatur dan penelitian lapangan. Prosedur tentang hasil penelitian dan kritik menunjukkan bahwa aspek pemicu di sebelah timur Kabupaten Lombok adalah aspek manusia dari aspek kendaraan dari jalur dan aspek-aspek daerah tersebut.

## 2.4 Kerangka Pemikiran



**Gambar 2.1** Kerangka Pemikiran



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis dan Sifat Penelitian**

Penulisan skripsi ini, penulis ialah penelitian hukum realitas. Penelitian realitas dipilih sang penulis dikarenakan penelitian aturan menggunakan data primer sebagai sumber data asal penelitian dan yang mengatakan kenyataan yg terjadi dilapangan. Menurut pendekatan empiris pengetahuan berdasarkan atas berita-berita yang diperoleh dari akibat penelitian dan observasi. Penelitian dapat memberikan realita pada lapangan terhadap sikap manusia yang sifatnya ekspresi yang asalnya dapat berasal dari wawancara serta pula di bisa pribadi berasal perilaku konkret yang dilihat atau mengamati secara eksklusif.

#### **3.2 Jenis dan Sifat Penelitian**

Berdasarkan pada sifat penelitian yang dilakukan, penulis menentukan penelitian deskriptif sebagai sifat penelitian karena penelitian deskriptif ialah suatu bentuk penelitian yang ditujukan buat mendeskripskan atas fenomena kenyataan yang terjadi, baik itu kenyataan yang terjadi sebab alamiah maupun kenyataan yang terjadi oleh sintesis tangan manusia. Penelitian deskriptif dapat memberikan ilustrasi lengkap baik pada bentuk ekspresi atau numeril, menyajikan gosip dasar akan suatu korelasi dan menciptakan kategori serta mengklasifikasikanya

### 3.3 Fokus Penelitian

Penekanan penelitian merupakan sesuatu yg mengarahkan penelitian tersebut agar mampu tahu serta dapat menyelesaikan konflik di penelitian dan mampu dengan simpel dapat menjawab rumusan persoalan. Penelitian berdasarkan di rasa ingin memahami terhadap permasalahan yg terdapat serta amanah serta adil di data yang sudah di peroleh berasal keadaan serta kondisi yg pada dapat di lapangan yang dapat membantu penulis pada merampungkan permasalahan ini, penulis telah mendeskripsikan serta menganalisis situasi dalam obyek penelitian yang telah di ambil dari sudut pandang penulis.

Penelitian aturan empiris dapat selesai dengan sangat baik di karenakan sudah mendapatkan petunjuk yg sangat lengkap yang sudah pada butuhkan sang peneliti. Pada penelitian skripsi ini, penulis sudah menerima data-data yang sangat lengkap yang berasal dari pihak terkait dan menerima beberapa sumber data. Asal sumber data dan informasi pada penelitian ini diantaranya:

1. Berita

Informasi mempunyai bagian yang sangat penting dalam peneliti mendapatkan sebuah data. Di setiap kata ataupun tindakan yg telah pada dapat dari informasi atau berasal si pemberi data yang telah di kumpulkan berasal yang akan terjadi wawancara yang telah dilakukan dan ialah asal primer buat memperoleh sumber data di penelitian ini.

2. Dokumen

Dokumen menjadi sangat krusial yang bisa pada pakai di penelitian dalam pengumpulan sebuah data. Data asal dokumen pada memanfaatkan

buat menafsirkan, menguji serta memperkuat yang akan terjadi asal penelitian.

### 3. Lokasi Penelitian

Dalam eksplorasi penelitian, tempat penelitian juga memiliki peranan krusial yg menjadi sumber data tambahan yang di lakukan di Polresta Barelang Unit GAKKUM

### **3.4 Metode Pengumpulan Data**

Penulis karya ilmiah harus memilih teknik pengumpulan data yang benar. Teknik ini dianggap sangat penting untuk kelancaran suatu penelitian. Selain itu, teknik pengumpulan data juga harus dilakukan agar penelitian lebih terkendali dan terarah. Dalam memilih teknik pengumpulan data, tentu saja ada banyak teknik untuk mempermudah ketika mendapat hambatan, kesalahan atau masalah yang terjadi selama penelitian. Sehingga teknik yang dipilih juga harus akurat dan sehat secara sistematis. Untuk mengumpulkan data, peneliti perlu mengumpulkan berbagai informasi tentang masalah penelitian. Informasi ini diperoleh berdasarkan hasil dari tinjauan dan konsultasi dengan para ahli sehingga peneliti benar-benar memahami masalah pada penelitian. Penulis juga harus melakukan koordinasi terhadap pemberi informasi berdasarkan hasil data yang sudah dikumpulkan

Pada penelitian ini peneliti menggunakan 3 jenis mekanisme dalam mengumpulkan sebuah berita pada penelitian ini, antara lain observasi, wawancara dan teknik terakhir dokumentasi. Berikut adalah ketiga penjelasan berasal teknik pengumpulan data yang digunakan diantaranya:



### 1. Observasi

Observasi dilakukan pribadi di lokasi penelitian. penulis mendatangi daerah penelitian yang dilakukan pada Polresta Barelang secara langsung supaya bisa menerima info sesuai obyek penelitian.

### 2. Wawancara

Dalam pengumpulan data sesuai wawancara, penulis bertemu menggunakan seorang ahli yaitu anggota Kepolisian Polresta Barelang yang berasal dari unit Laka Lantas buat mendapatkan informasi yang berkaitan dengan penelitian.

### 3. Dokumentasi

Dalam melaksanakan teknik pengumpulan data secara dokumentasi, peneliti menggunakan beberapa dokumen yang ada hubungannya pada penelitian ini, diantaranya jurnal, gambar dan surat-surat yg bisa mendukung dalam penelitian ini. Berbagai macam data yang telah terkumpul sudah dijelaskan dalam bagian serta jenis data diatas.lalu data yang telah di rangkum serta dipilih tersebut bisa memberikan ilustrasi yg jelas dan dapat memudahkan penulis dalam pengumpulan serta mencari data berikutnya.

## **3.5 Metode Analisis Data**

Analisis data merupakan salah satu cara peneliti untuk dapat menyelesaikan suatu penelitian. Pada penelitian ini penulis menggunakan metode analisis data kuantitatif. Metode analisis kuantitatif berhubungan dengan tabel dan angka. Pada latarbelakang masalah peneliti sudah menyiapkan informasi yang berhubungan pada penelitian yaitu angka kecelakaan pada kota batam yang telah di dapat pada Kepolisian Resort Kota Barelang.

