

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 "ketidakpatuhan 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 penyebab 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 Menegemudi 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 pembungan 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 pertanggungjawaban 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.

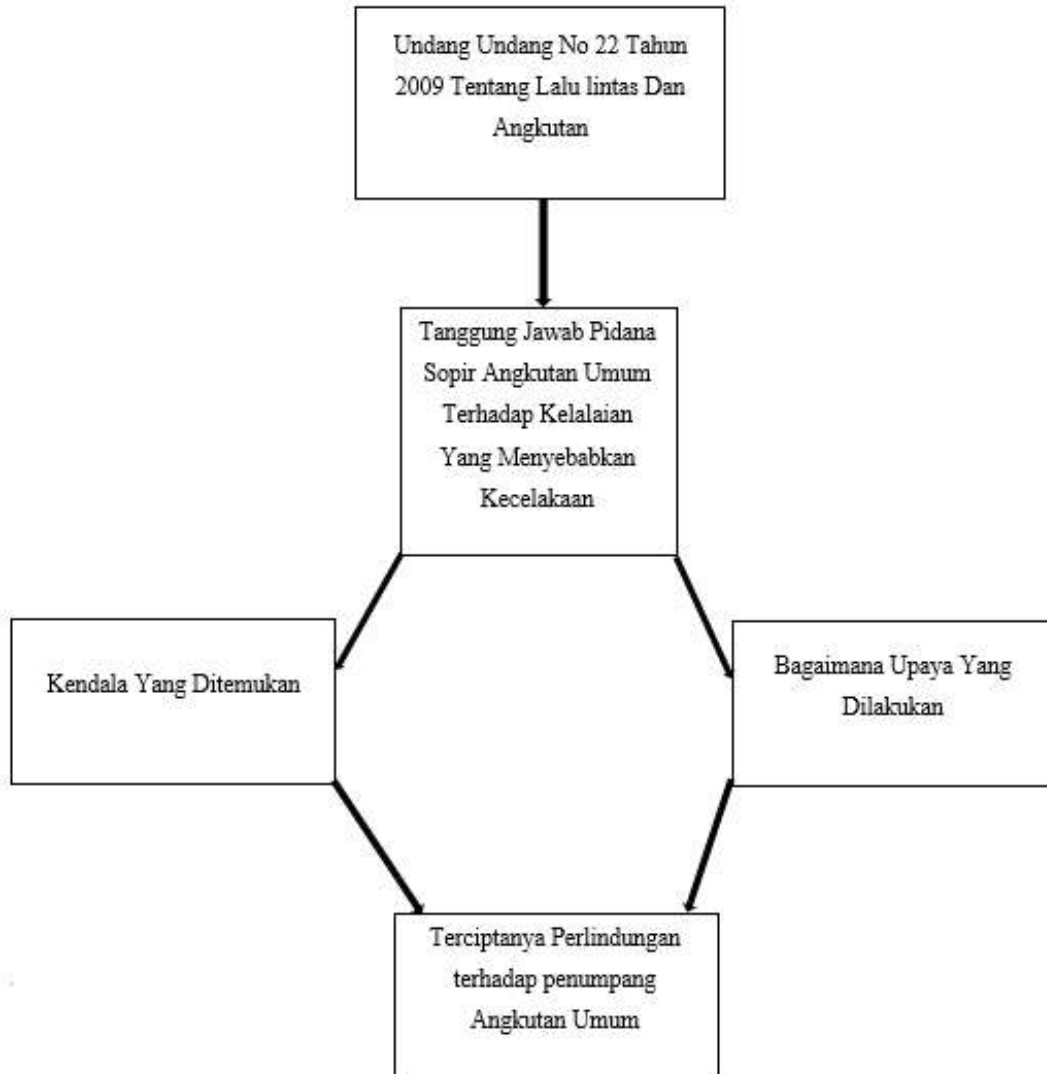
8. Baiq Farhana Kurnia Lestar,2020. Tanggung jawab kelalaian dalam kecelakaan jalan yang mengakibatkan kematian orang lain (studi di Kantor Polisi Daerah Timur).

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